...w.
271 f
(1874

Bericht

Digitized by Google

<36623681770012

<36623681770012

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Bericht der Direction

der

Pfälzischen Eisenbahnen

über die

Verwaltung der unter ihrer Leitung stehenden Bahnen

in dem Jahre

1874.

Baur'sche Buchdruckerei in Ludwigshafen am Rhein.

1875.

Lith v A Lauterborn, Ludwigshafen

Digitized by Google

Bericht der Direction

der

Pfälzischen Eisenbahnen

über die

Verwaltung der unter ihrer Leitung stehenden Bahnen

in dem Jahre

1874.

Baur'sche Buchdruckerei in Ludwigshafen am Rhein.

1875.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Erste Abtheilung. Ueber die allgemeine Geschäftslage und die Hauptergebnisse des Betriebes der Pfälzischen Bahnen	1
Zweite Abtheilung. Stand der Actien- und Prioritäts-Capitalien der Pfälzischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Maximiliansbahn und der Nordbahnen (mit Amortisations-Tabellen)	21
Dritte Abtheilung. Bau.	
I. Bauausführung à conto des Anlage-Capitals.	
A. Ludwigsbahn.	
a. Aeltere Linien	34
b. Neue Bauten:	
1) Speyer-Rheinbahn, mit einer Eisenbahn-Schiffbrücke über den Rhein	41
2) Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn	52
3) Zweibrücken-Saarkirchen-Saargemünd	53
4) Kohlenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben	54
5) Provisorischer Betrieb der Theilstrecke der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn Landau-Annweiler	54
B. Maximiliansbahn.	
a. Aeltere Linien	55
b. Neue Bauten:	
1) Germersheim-Wörth-Lauterburg	58
2) Germersheim-Bruchsal	59
C. Nordbahnen.	
a. Aeltere Linien	61
b. Neue Bauten:	
1) Die vier neuen Linien der Nordbahnen	62
a. Zellerthal-Bahn	64
b. Dürkheim-Monsheimer Bahn	64
c. Donnersberger Bahn	65
d. Freinsheim-Frankenthaler Bahn	67
2) Grünstadt-Eisenberg (Eisthal-Bahn)	69
3) Provisorischer Betrieb der Donnersberger Bahn	69
II. Bauausführung à conto des gemeinschaftlichen Betriebes der vereinigten Bahnen	70
Vierte Abtheilung. Betrieb.	
1) Allgemeines	72
2) Einnahme und Verkehr:	
a. Personenverkehr	90
b. Güterverkehr	90
c. Kohlenverkehr	90
d. Gepäck-Transport	90
e. Vieh-Transport	90
I. Betriebsergebniß der Eisenbahnbrücke Ludwigshafen-Mannheim	91
II. Betriebsergebniß der Eisenbahn-Schiffbrücke Maximiliansau	92
III. Betriebsergebniß der Eisenbahn-Schiffbrücke Speyer	93
IV. Gesammtergebniß der drei Rheinbrücken im Güter- und Kohlen-Transport	93
V. Ergebniß des Steinbruchbetriebes der Ludwigsbahn in Weidenthal	93
VI. Ergebniß des Steinbruchbetriebes der Landstuhl-Kuseler Bahn bei Rammelsbach	94
VII. Ergebniß des Steinbruchbetriebes der Nordbahnen in Königsbach	94
VIII. Ergebniß des Steinbruchbetriebes der Alsenzbahn in Hochstätten	95
IX. Ergebniß des Steinbruchbetriebes der Landau-Zweibrücker Bahn in Albersweiler	95
3) Ausgaben	95
4) Finanz-Ergebniß	96
5) Reservefond	97
6) Fahrdienst und Transportmittel	97
7) Personal	105

Digitized by Google

Rechnungs-Beilagen.

		Seite
Beilage A. Nr.	1. Baurechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn	2—5
„	2. Baurechnung der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn	6—8
„	3. Baurechnung der Speyer-Rhein-Bahn	9—11
„	4. Baurechnung der Pfälzischen Maximiliansbahn	12—15
„	5. Baurechnung der Germersheim-Wörth-Lauterburger Bahn	16—18
„	6. Baurechnung der Germersheim-Bruchsaler Bahn	19—20
„	7. Baurechnung der Pfälzischen Nordbahnen (alte Linien)	21—23
„	8. Baurechnung der Pfälzischen Nordbahnen (neue Linien)	24—31
„	9. Baurechnung der Grünstadt-Eisenberger (Eisthal-) Bahn	32—34
„	10. Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen	35—40
„	11. Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebes der Pfälzischen Eisenbahnen	41—50

Beilage B. Statistische Beilagen.

Nr.		
1.	Monatweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme	2—3
2.	Stationsweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme	4—7
3.	Gesammtergebniß des Güterverkehrs	8—9
4.	Monatweise Uebersicht des internen Güterverkehrs	10—11
5.	Stationsweise desgleichen	12—15
6.	Monatweise Uebersicht des Saarbrücken-Hessen-Pfälzischen Güterverkehrs	16—17
7.	Stationsweise desgleichen	18—21
8.	Monatweise Urbersicht des Hessisch-Pfälzischen Güterverkehrs	22—23
9.	Stationsweise desgleichen	24—27
10.	Monatweise Uebersicht des Baden-Pfalz-Saarbrücker Güterverkehrs	28—29
11.	Stationsweise desgleichen	30—33
12.	Monatweise Urbersicht des Süddeutschen Verbands-Güterverkehrs	34—35
13.	Stationsweise desgleichen	36—37
14.	Uebersicht des directen Güterverkehrs via Weißenburg zwischen Ludwigshafen und Basel, sowie den Stationen der Schweizerischen Centralbahn, Nordostbahn und den vereinigten Schweizer Bahnen	38—39
15.	Monatweise Uebersicht des Rheinischen Verbands-Güterverkehrs	40—41
16.	Stationsweise desgleichen	42—43
17.	Uebersicht des directen Güterverkehrs mit Amsterdam und Rotterdam, Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn	44
18.	Uebersicht des internationalen Güterverkehes im Belgisch-Rheinischen Eisenbahnverbandr via Herbesthal	45
19.	Uebersicht des internationalen Belgisch-Deutschen Güterverkehrs via Luxemburg	46—47
20.	Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	48—49
21.	Stationsweise desgleichen	48—49
22.	Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehes mit Stationen des Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes	50—51
23.	Stationsweise desgleichen	50—51
24.	Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes	52—53
25.	Stationsweise desgleichen	52—53
26.	Monatweise Uebersicht des Main-Neckar-Pfalz-Güterverkehrs	54—55
27.	Stationsweise desgleichen	56—57
28.	Monatweise Uebersicht des Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehrs	58—59
29.	Stationsweise desgleichen	60—63
30.	Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Nassauischen und der Taunus-Eisenbahn	64—65
31.	Stationsweise desgleichen	64—65
32.	Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit Stationen der Oberitalienischen Bahnen, der Italienischen Südbahnen, sowie der Römischen Bahnen	66—67
33.	Stationsweise desgleichen	66—67
34.	Monatweises Brutto-Ergebniß des Steinbruchbetriebes	68—69
35.	Stationsweises desgleichen	68—71
36.	Ergebniß der Kohlen- und Coakstransporte nach Grubenstationen	72—73
37.	Monatweise Uebersicht der Kohlen- und Coakstransporte	74
38.	Stationsweise desgleichen	75
39.	Uebersicht der Viehtransporte	76—83
40.	Uebersicht der Personenfrequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen	84—120
41.	Uebersicht der durch die Locomotiven zurückgelegten Wegmeilen und des Materialverbrauchs	121—124

Erste Abtheilung.

Ueber die allgemeine Geschäftslage und die Hauptergebnisse des Betriebes der Pfälzischen Bahnen.

Der gegenwärtige Geschäftsbericht, den wir in Gemäßheit des § 65 Ziffer 6 der Gesellschaftssatzungen an die Generalversammlung der Actionäre zu erstatten die Ehre haben, umfaßt den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. December 1874.

Das Jahr 1874 — das fünfte Betriebsjahr der Fusion — hat in jeder Beziehung bessere Resultate als das Vorjahr ergeben, obwohl die im Jahre 1873 nach dem übermäßigen Aufschwunge von Handel und Industrie hereingebrochene Reaction und die daraus hervorgegangene schwere Krisis, welche das gesammte wirthschaftliche Gebiet und somit auch die Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen, im Jahre 1874 weiter fortgeschritten und selbst heute noch nicht zum Abschlusse gelangt ist.

Die verderblichen Wirkungen dieser wirthschaftlichen Krisis haben einen größeren Aufschwung im Eisenbahnverkehre des ganzen deutschen Reiches und somit auch bei den Pfälzischen Bahnen im Jahre 1874 nicht aufkommen lassen; doch zeigen sich überall die Anfänge entschiedener Besserung, die hoffentlich einem neuen, solideren Aufschwunge die Wege ebnen wird, wenn einmal die jetzige, allerdings sehr intensive, aber einer Luftreinigung vergleichbare Krisis glücklich überwunden sein wird.

Das Gesammtergebniß der Einnahme und des Verkehres vom Jahre 1874, wonach mehr als 4 Millionen Personen und nahezu 59 Millionen Centner Güter und Kohlen bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von ca. 58 Meilen eine Brutto-Einnahme von fl. 7,112,295. 38 kr. aufgebracht haben, muß im Allgemeinen wohl befriedigen, da es wenige Bahnen geben wird, welche im Verhältniß zu ihrer Längenausdehnung einen relativ so starken Verkehr aufzuweisen haben werden.

Wenn indeß die Besserung, welche Einnahme und Verkehr pro 1874 im Vergleiche zu dem Vorjahre erkennen lassen, das Maaß, welches im Budget pro 1874 vorausgesetzt war, nicht ganz erreichte, so ist dieß den nachstehend bezeichneten Ursachen zuzuschreiben:

1) Die oben bereits erwähnte Krisis in Handel und Industrie, welche nicht nur das ganze Jahr hindurch andauerte, sondern gegen den Schluß desselben noch acuter aufzutreten schien, hat bei uns, wie allenthalben, eine lähmende Wirkung auf den Bahnverkehr geäußert.

Digitized by Google

2) Die neu eröffneten pfälzischen Linien haben fortgefahren, aus dem eigenen Gebiete einen sehr schwachen Ertrag zu liefern, gleichwohl aber einen nicht unbeträchtlichen Verkehrstheil von den alten, längeren Strecken abzulenken, ohne durch neuen Verkehr diesen Ausfall auch nur einigermaßen zu decken.

3) Die durch das kgl. Staatsministerium in München unter'm 9. Juli vor. Jrs. genehmigte Tariferhöhung konnte erst im Laufe des letzten Halbjahres 1874 und zwar nur successive zur Einführung gelangen, so daß erst gegen Schluß des Jahres eine kräftigere Wirkung derselben im Ertrage wahrnehmbar gewesen ist.

Die nothwendig gewordene Umarbeitung sämmtlicher bestehenden Tarife ist ein Geschäft von so kolossalem Umfange, daß dasselbe bis heute noch nicht vollständig durchgeführt werden konnte. Es waren nämlich im Ganzen nicht weniger als 121 Tarife neu aufzustellen, wovon 73 fertiggestellt und eingeführt worden und 48 Tarife zur Zeit noch in Umarbeitung begriffen sind, — eine Arbeit, die eben so schwierig, als zeitraubend ist, nachdem dieselbe im Hinblick auf die unvermeidlichen Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen nur nach und nach durchgeführt werden kann.

Die Betriebsausgaben der Pfälzischen Bahnen pro 1874 zeigen die beträchtliche Abminderung von 4,35 pCt. gegen die Betriebsausgaben des Vorjahres. Gleichwohl ist es nicht gelungen, dieselben ganz auf das Niveau der Budgetsätze herabzudrücken und zwar aus nachfolgenden Gründen:

1) Sind die Materialpreise pro 1874 nicht wesentlich geringer gewesen, als im Vorjahre, da der sehr belangreiche, aus 1873 übergehende Materialvorrath natürlich zu den hohen Preisen des Vorjahres in die Rechnung eingestellt werden mußte, insbesondere auch für die Kohlen noch für das ganze Jahr der höhere Vertragspreis zu bezahlen gewesen ist.

2) Auch die Arbeitslöhne konnten pro 1874 wegen des noch immer sehr hohen Preises der meisten Lebensbedürfnisse nicht herabgemindert werden.

3) Die Ersparungen, welche in Folge des neuen Budgets zur Ausführung gelangten und insbesondere in einer nach den Verkehrsverhältnissen bemessenen Verminderung des Personales und des Fahrdienstes bestanden, konnten erst im zweiten Semester 1874 zur Durchführung kommen, nachdem das Budget selbst, wie alljährlich, erst im Monat Juni in Wirksamkeit getreten ist. Namentlich waren wir nicht in der Lage, den kostspieligen Nachtdienst früher, als mit der Aufhebung des Nacht-Schnellzuges vom 1. November 1874 ab zu beschränken, und ist eine weitere Einschränkung des Fahrplanes mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs und die etwas weit gehenden Ansprüche des Reisepublicums nicht möglich gewesen.

Wir werden indeß fortdauernd bestrebt sein, nach Thunlichkeit weitere Ersparungen zu erzielen, ohne jedoch einerseits dem wirklichen Bedürfnisse des Verkehres, anderseits der ausreichenden Instandhaltung von Bahn und Fahrmaterial irgend welchen Abbruch zu thun.

Dabei müssen wir uns aber zu der auch von anderen Eisenbahnverwaltungen ausgesprochenen Ansicht bekennen, daß eine gänzliche Rückkehr zu den Ausgabesätzen früherer Jahre nicht erwartet werden darf, einmal, weil eine einfache Rückkehr zu den früheren Gehalts- und Lohnsätzen unmöglich ist, dann aber, weil viele Factoren einer dauernden Steigerung der Betriebskosten vorhanden sind, welche zu beseitigen nicht in der Macht der Eisenbahnverwaltungen gelegen ist. Wir wollen von denselben nur hervorheben

a. die wesentlich gesteigerten Anforderungen der neuen deutschen Betriebsvorschriften in Bezug auf Einrichtungen zur Mehrung der Sicherheit des Dienstes;

b. die durch die neuere Eisenbahn-Gesetzgebung in so hohem Grade gesteigerte Haftpflicht und die daraus folgende strenge Gerichtspraxis den Eisenbahnverwaltungen gegenüber;

c. die stets wachsenden und von den Regierungen unterstützten Anforderungen des Publicums in Hinsicht auf Fahrpläne, Stations- und Wagen-Einrichtungen, Dinge, die alle sehr viel kosten und die Rente nicht vermehren.

Wenn diese vielfach etwas zu weit gehenden Ansprüche und Anforderungen nicht einer einsichtsvolleren Mäßigung unterliegen, so werden dieselben schließlich naturnothwendig eine permanente und noch weiter gehende Steigerung der Tarife hervorrufen, welche auf Handel und Industrie nur nachtheilig zurückwirken kann.

Ohnehin ist man nur allzu geneigt, die Mißerfolge in Handel und Industrie den erhöhten Eisenbahn-Tarifen zuzuschreiben und zu glauben, daß die Beseitigung der höheren Taxen dem Uebel abhelfen würde. Es ist dieß ein verhängnißvoller Irrthum. Die mißliche Lage der Industrie und insbesondere der Eisenindustrie ist wahrlich nicht durch die erhöhten Eisenbahn-Tarife, sondern durch die allgemeine Krisis, die Ueberproduction der letzten Jahre herbeigeführt, unter deren Folgen die Eisenbahnen eben so gut leiden, wie die gesammte Industrie.

Digitized by Google

Man lasse aber die Eisenbahnen wieder zu Kräften kommen, — dann werden auch wieder neue Bahnen gebaut, weitere Verkehrsgebiete erschlossen und der dadurch wachsende Bedarf und Absatz in den Erzeugnissen der Industrie wird der letzteren gründlicher aufhelfen, als das Herabdrücken der Frachten und Fahrtaxen. Ueberdieß haben die Pfälzischen Bahnen von der ihnen verliehenen Befugniß der Tariferhöhung nur einen sehr mäßigen Gebrauch gemacht und werden sie auch fortfahren, jede Schädigung der Industrie durch allzu hohe Taxen nach Möglichkeit ferne zu halten. Das bei uns zur Einführung gelangte neue Tarifsystem gewährt ohnehin dem Versender große Vortheile und müssen wir die damit zur Einführung gekommenen höheren Taxen nur als einen billigen Ausgleich für diese Vortheile betrachten, den wir nur mit Wegfall des Systems aufzugeben im Stande wären. Die unten folgende Durchschnittsberechnung des Ertrages der Transporteinheiten pro Person und Centner wird den Beweis liefern, daß diese Ertragssätze in Folge der Tariferhöhung im Ganzen nur sehr mäßig zugenommen haben und daß diese Zunahme unbedingt nothwendig ist, um den Kosten der Transportleistung ein nur einigermaßen zureichendes Aequivalent gegenüber zu stellen; denn es wäre eine wirthschaftliche Ungereimtheit, von den Eisenbahnen zu verlangen, daß sie mit Schaden arbeiten.

Es ist nunmehr von allen Eisenbahnverwaltungen und deren vorgesetzten Regierungen anerkannt und muß auch von der Bevölkerung anerkannt werden, daß die Nothwendigkeit der Tariferhöhung der Eisenbahnen nicht blos auf einer vorübergehenden Conjunctur beruht, sondern, wie bereits oben nachgewiesen, durch eine, zum größten Theile bleibende Vertheuerung des Betriebes herbeigeführt erscheint. Auch hat die Erfahrung aller Bahnen gelehrt, daß die fortschreitende Vermehrung der Transportmassen eine Verminderung der Kosten durch Erhöhung des Transporteffectes nicht herbeiführen könne, wie dieß von den Gegnern der Tariferhöhung behauptet wurde. Gerade die Steigerung der Massengüter, die bei den Pfälzischen Bahnen in so überwiegendem Maaße eingetreten ist, hat die Betriebskosten so enorm gesteigert und den Reinertrag geschmälert, weil der Silber-Pfennigsatz keinen Reingewinn mehr übrig läßt und die Vermehrung der Massen durch die Steigerung des Fahr- und Rangirdienstes, durch die Erweiterung der Bahnhöfe und die Ergänzung der Stationseinrichtungen und Betriebsmittel die Ausgaben in einem bedenklichen Maaße vermehrten.

Uebrigens scheint uns die Gefahr einer Aufrechthaltung von übermäßig hohen Tarifsätzen in Wirklichkeit gar nicht zu bestehen. Das einzig richtige und durchschlagende Correctiv gegen allzu hohe Tarifsätze liegt in der allerorten bestehenden Concurrenz, und diese sorgt schon heute dafür, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Wir gestatten uns nunmehr, die übersichtliche Darstellung der Hauptergebnisse des Betriebes und der allgemeinen Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen vom Jahre 1874 in der seither üblichen Gruppirung hier folgen zu lassen.

Die Meilenlänge der im Betriebe stehenden Bahnen hat sich im Jahre 1874 nicht sehr erheblich vermehrt, indem nur die nachbezeichneten Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnten, nämlich:

a. Kirchheimbolanden-Worschheim bis zur Hessischen Grenze bei Alzey vom 1. Januar 1874 ab mit . . . . . 0,83 Meilen,
b. Marnheim-Kirchheimbolanden vom 18. Juli 1874 ab mit . . 0,72 „
c. Landau-Annweiler vom 12. September 1874 ab mit . . . . . 2,00 „
Im Ganzen sonach . . . . . 3,55 Meilen.

Die dem Geschäftsberichte beigegebene Situationskarte auf der Rückseite des Umschlages ist demgemäß geändert und die Zusammenstellung der während des Jahres 1874 im Betriebe stehenden Pfälzischen Bahnen ergänzt worden wie folgt:

Meilenlänge der Pfälzischen Bahnen im Jahre 1874.

A. Ludwigsbahn.
a. Hauptlinie: Neunkirchen-Grenze bis Worms-Grenze . . 16,80 Meilen.
b. Zweiglinien:
1) Schifferstadt-Speyer-Germersheim . . 3,00 Meilen,
2) Homburg-Zweibrücken-St. Ingbert . . . 4,23 „
3) Brückenbahn Ludwigshafen . . . . 0,35 „
4) Brückenbahn Speyer . . . . . 0,46 „
5) Landau-Annweiler . . . . . 2,00 „
Zusammen . . . . . 10,00 Meilen.
Länge der Ludwigsbahn . . . . . 26,80 Meilen.

Digitized by Google

	Uebertrag	26,86 Meilen.
B. Maximiliansbahn.		
a. Hauptlinie: Neustadt-Weißenburg	6,32 Meilen.	
b. Zweiglinien:		
1) Winden-Maximiliansau	2,18 Meilen,	
2) Winden-Bergzabern	1,35 „	
3) Landau-Germersheim	2,79 „	
Zusammen	6,32 Meilen.	
Länge der Maximiliansbahn		12,64 Meilen.
C. Nordbahnen.		
a. Landstuhl-Kusel	3,89 Meilen,	
b. Alsenzbahn (Hochspeyer-Münster a. St.)	6,59 „	
c. Zellerthalbahn (Marnheim-Morschheim)	1,30 „	
d. Donnersbergerbahn:		
1) Langmeil-Marnheim	1,89 Meilen,	
2) Marnheim-Kirchheimbolanden	0,72 „	
3) Kirchheimbolanden-Hessische Grenze . .	0,83 „	
Zusammen	3,44 Meilen.	
e. Neustadt-Monsheim:		
1) Neustadt-Dürkheim	2,10 Meilen,	
2) Dürkheim-Grünstadt	2,00 „	
3) Grünstadt-Hessische Grenze	0,95 „	
Zusammen	5,05 Meilen.	
Länge der Nordbahnen		20,22 Meilen.
Gesammtlänge der Pfälzischen Bahnen pro 1874 . .		59,78 Meilen.
Gesammtlänge derselben im Jahre 1873		56,18 „
Sohin mehr pro 1874		3,58 Meilen,

wie oben im Einzelnen constatirt ist.

Nachdem aber die drei neu eröffneten Bahnstrecken nicht das ganze Jahr, sondern je nach den einzelnen Eröffnungsterminen nur eine geringere Anzahl von Tagen im Betriebe gestanden sind, so ergibt sich nach der in der Hauptzusammenstellung der Betriebsergebnisse, Beilage A. Ziffer 11, aufgenommenen Berechnung eine den statistischen Calculationen zu Grunde zu legende durchschnittliche Betriebslänge der Pfälzischen Bahnen pro 1874

von nur	57,96 Meilen,
während die durchschnittliche Betriebslänge pro 1873 betragen hatte	53,67 „
sohin mehr im Jahr 1874	4,28 Meilen.

Dabei ist jedoch noch zu bemerken, daß die kleinen Theilstrecken der Donnersberger Bahn, sowie Landau-Annweiler nach den Bestimmungen der bezüglichen Concessionen noch auf den betreffenden Bauconti's zu verrechnen waren.

Digitized by Google

Die Haupt-Ergebnisse

des

Verkehrs und der Einnahmen

gestatten wir uns nachstehend anzuführen:

Gesammteinnahme pro 1874	fl. 7,112,295. 38 kr.
„ „ 1873	„ 6,881,912. 18 „
Mehreinnahme pro 1874	fl. 230,383. 20 kr.

Die Gesammteinnahme des Jahres 1874 hat daher im Vergleiche zu der Gesammteinnahme des Vorjahres um 3,34 pCt. zugenommen.

Die Betheiligung der verschiedenen Transportzweige an diesem Gesammtergebniß wird durch die nachstehende Detailübersicht von

Verkehr und Ertrag

in den einzelnen Transportgattungen

im Vergleiche mit den bezüglichen Ergebnissen des Vorjahres ausgewiesen:

		Verkehr.		Ertrag.	
Personen	1874:	4,268,175		fl. 1,615,429. 46 kr.	
	Vorjahr:	4,188,398		„ 1,563,187. 13 „	
	Mehr:	79,777	= 1,90 pCt.	Mehr: fl. 52,242. 33 kr.	= 3,34 pCt.
Gepäck	1874:	134,021,00 Ctr.		fl. 84,595. 29 kr.	
	Vorjahr:	129,750,40 „		„ 68,338. 57 „	
	Mehr:	4,270,60 Ctr.	= 3,29 pCt.	Mehr: fl. 16,256. 32 kr.	= 23,80 pCt.
Vieh	1874:	205,469 Stück.		fl. 57,031. 11 kr.	
	Vorjahr:	210,100 „		„ 50,453. 38 „	
	Weniger:	4,631 Stück	= 2,20 pCt.	Mehr: fl. 6,577. 33 kr.	= 13,05 pCt.
Güter	1874:	36,979,551,00 Ctr.		fl. 2,991,461. 5 kr.	
	Vorjahr:	37,309,109,10 „		„ 2,865,208. 30 „	
	Weniger:	329,558,10 Ctr.	= 0,88 pCt.	Mehr: fl. 126,252. 35 kr.	= 4,40 pCt.
Kohlen	1874:	21,986,144 Ctr.		fl. 1,964,822. 28 kr.	
	Vorjahr:	21,291,482 „		„ 1,821,890. 57 „	
	Mehr:	694,662 Ctr.	= 3,26 pCt.	Mehr: fl. 142,931. 31 kr.	= 7,84 pCt.
Andere Quellen				1874: fl. 398,955. 39 kr.	
				Vorjahr: „ 512,833. 3 „	
				Weniger: fl. 113,877. 24 kr.	= 22,20 pCt.

Digitized by Google

Recapitulirung

der Mehr- und Mindererträge pro 1874:

	Mehrertrag.	Minderertrag.
Personen . . .	fl. 52,242. 33 kr.	—
Gepäck	„ 16,256. 32 „	—
Vieh.	„ 6,577. 33 „	—
Güter	„ 126,252. 35 „	—
Kohlen	„ 142,931. 31 „	—
Andere Quellen . .	„ —	fl. 113,877. 24 kr.
Summa +	fl. 344,260. 44 kr.	— fl. 113,877. 24 kr.
ab Summa —	„ 113,877. 24 „	
bleibt Mehrertrag . .	fl. 230,383. 20 kr.	oder 3,34 pCt.

gegen die Gesammteinnahme des Vorjahres, wie dieß oben beim Hauptabschluß bereits constatirt worden ist.

Wie aus obiger Aufstellung ersichtlich, hat sich in dem Ertrage sämmtlicher Verkehrszweige eine erfreuliche Zunahme kundgegeben, welche nicht blos durch die Tariserhöhung, sondern größtentheils auch durch eine erhebliche Vermehrung des Verkehres bewirkt worden ist. Nur bei dem Vieh- und Gütertransport hat ein kleiner Rückgang in der Verkehrsziffer gegen das Vorjahr stattgefunden, der übrigens wegen der erhöhten Taxen im Ertrage keinen Ausfall bewirken konnte. Ein Mindererertrag gegen das Vorjahr zeigt sich allein in den „anderen Quellen", den wir unten näher nachweisen werden.

Was zunächst den Personentransport betrifft, so ist zur richtigen Würdigung des gewöhnlichen Reiseverkehrs vor Allem der Militärtransport davon auszuscheiden. Es sind nämlich im Jahre 1874 im Ganzen befördert:

	Zahl.		Ertrag.
Personen einschließlich Militär . . .	4,268,175	mit	fl. 1,615,429. 46 kr.
hievon ab Militär	223,646	„	„ 54,099. 53 „
Bleibt gewöhnlicher Personenverkehr . .	4,044,529	mit	fl. 1,561,329. 53 kr.
Gewöhnlicher Personenverkehr im Vorjahre . .	3,971,149	„	„ 1,458,628. 27 „
ergibt ein Mehr pro 1874 von . . .	73,380	mit	fl. 102,701. 26 kr.

Der gewöhnliche Personenverkehr hat daher im Jahre 1874 gegen das Vorjahr um 1,87 pCt. zugenommen, während der Ertrag um 6,57 pCt. sich erhöht hat, — eine Folge der stattgehabten Erhöhung der Fahrtaxen, welche bis jetzt wegen mangelnder Genehmigung der kgl. Staatsregierung auf die Militärtransporte nicht ausgedehnt werden konnte.

Das Ertragsverhältniß des Personenverkehrs hat sich daher gegen das Vorjahr etwas gebessert, obwohl die Wirkung der Taxerhöhung wegen der erst vom Monat April ab in den internen und in den directen Verkehren nur allmählich erfolgten Einführung selbstverständlich in vollem Maaße sich nicht geltend machen konnte. Die Steigerung der Frequenz hat zwar den bezüglichen Budgetansatz nicht nur erreicht, sondern sogar noch etwas überflügelt; allein gleichwohl hätte sie mit Rücksicht auf die neu eröffneten Bahnstrecken etwas belangreicher ausfallen sollen.

Der Gepäckverkehr zeigt eine befriedigende Zunahme in den beförderten Quantitäten (3,29 pCt.), aber eine sehr erfreuliche Steigerung der Einnahme (23,80 pCt.), was der Erhöhung der Gepäcktaxen von 5 kr. auf 7,36 kr. pro Ctr. und Meile, — dem Satze der kgl. Staats- und der Ostbahnen, — zuzuschreiben ist. Es steht zu hoffen, daß das Ertragsverhältniß aus diesem Transportzweige sich künftig günstiger gestalten werde.

Der Viehtransport hat bei einer kleinen Abminderung der Stückzahl gleichwohl eine Ertragsmehrung von 13,10 pCt. gegen das Vorjahr ergeben, was theils dem Durchlaufen der Transporte auf längeren Strecken, theils der nicht sehr belangreichen Taxerhöhung für Wagenladungen à 200 Ctr. beizumessen ist.

Der Gütertransport hat sich in den Quantitäten nahezu auf der sehr bedeutenden Höhe des Vorjahres erhalten, indem er nur eine Abminderung von 0,88 pCt. aufweist; der Ertrag zeigt jedoch trotzdem eine Steigerung von 4,40 pCt. gegen das Vorjahr, welche befriedigen muß, wenn man erwägt, daß die Taxerhöhung der meisten Tarife erst vom August 1874 ab und nur successive wirksam werden konnte.

Digitized by Google

Die Ergebnisse unseres Güterverkehres pro 1874 liefern den Erweis, daß die befürchteten Nachtheile des neuen Tarifsystems (Wagenraum) gegenüber den gleichzeitig eingeführten Taxerhöhungen, insbesondere der Einführung des Markpfennigs als Minimaltaxe für die bei uns vorherrschenden Rohproducte, nicht zur Geltung gelangt sind.

Die Wagenladungsgüter betrugen pro 1874 von dem gesammten Transportquantum 87,3 pCt., während sie im Vorjahre sogar 88,5 pCt. ausmachten und Stückgut sowie Eilgut haben gegen das Vorjahr beträchtlich zugenommen. Es ist dieß ein Resultat, welches einen der Hauptgründe gegen das Wagenraumsystem widerlegen würde, wenn dieses Resultat auch für die Folge als maßgebend betrachtet werden könnte. Dieß kann jedoch mit voller Sicherheit nicht behauptet werden, weil in dem Uebergangsjahre 1874 noch beide Systeme neben einander bestanden und das Güter versendende Publicum erst allmählich die Vortheile des neuen Systems praktisch zu verwerthen lernt. Auch mag das Wagenraumsystem bei anderen Bahnen mit großen Speditions- und Gütersammel-Plätzen bedenklicher erscheinen; bei uns hat sich dasselbe bis jetzt günstig erwiesen, so daß wir uns für die Beibehaltung des neuen Systems für den Fall aussprechen müssen, als die erhöhten Taxen beibehalten werden dürfen, was nach der neuesten Wendung der Verhandlungen über die Tarifsrage im Bundesrathe wohl vorausgesetzt werden darf.

Würden jedoch die erhöhten Taxen in Wegfall kommen, so müßten wir nothgedrungen zu dem Classificationstarife zurückkehren, um in unseren Einnahmen keine allzu empfindliche Schädigung zu erleiden.

Der Kohlentransport zeigt eine erhebliche Steigerung der Quantitäten (3,24 pCt.) und eine noch belangreichere Steigerung der Einnahme (7,94 pCt.), und ist auch in diesem Verkehrszweige die Wirkung des seit Mai bezw. August eingeführten neuen Tarifes mit fallender Scala und dem Markpfennig als Minimaltaxe wahrnehmbar, von welchem wir unseres Erachtens nicht wieder abgehen dürfen, indem wir sonst für die beträchtlichen Kosten des Kohlentransportes in der Fracht kaum noch einen genügenden Ersatz finden können. Bei der Massenhaftigkeit und nothwendigen Regelmäßigkeit der Kohlensendungen sind wir bekanntlich gezwungen, besondere Leerzüge für den Kohlentransport einzurichten, so daß verhältnißmäßig größere Kosten auf diesem Transportzweige haften als auf dem Gütertransporte, und liegt in diesem Verhältniß offenbar die Berechtigung, eine höhere Taxe für die Kohlen zu haben als auf die übrigen Rohproducte, welche vielfach lediglich als Rückladung behandelt werden können.

Die Summe der im Jahre 1874 beförderten Quantitäten beträgt an

Gütern	36,979,551	Centner,
Kohlen	21,986,144	„
Total pro 1874	58,965,695	Centner,
Total pro 1873	58,600,591	„
Mehr pro 1874	365,104	Centner
oder 0,62 pCt.		

Wenn in Betracht gezogen wird, daß die Frequenz der Güter und Kohlen schon im Vorjahre eine sehr beträchtliche Höhe erreicht hatte, so kann diese weitere Zunahme der Frequenz im Jahre 1874, zumal bei der herrschenden Flaue in Handel und Industrie, nur befriedigen.

Das Jahr 1874 kann, wie bereits oben angedeutet, keinen vollgültigen Maaßstab abgeben für die Wirkung der eingetretenen Taxerhöhungen, nachdem dieselben im Großen und Ganzen erst vom Monat August ab zur Einführung gelangen konnten. Es ist übrigens interessant, zu sehen, wie die Durchschnittserträge von diesem Monate an gewachsen sind.

Während nämlich in der Zeit von Januar bis Juli 1874 incl. diese Durchschnittserträge für die Einheit der Person und des Centners sich stellen im

	Personentransport	Gütertransport	Kohlentransport
	24,10 kr.	4,470 kr.	5,170 kr.
betragen dieselben im			
August . . .	27,65 kr.	5,130 kr.	5,630 kr.
September .	26,50 „	5,173 „	5,527 „
October . .	25,72 „	5,241 „	5,786 „
November .	24,78 „	5,334 „	5,316 „
December. .	27,47 „	6,048 „	5,870 „

Digitized by Google

Die Durchschnittserträge für das ganze Jahr stellen sich dagegen auf

24,70 kr.	4,80 kr.	5,36 kr.,

während das Budget pro 1874 angenommen hatte

24,00 kr.	5,00 kr.	5,35 kr.

und das Vorjahr ergeben hatte

22,30 kr.	4,58 kr.	5,13 kr.

Es ergibt sich hieraus ziffernmäßig, was oben schon gesagt, daß nämlich die Tariferhöhung der Pfälzischen Bahnen nur sehr mäßig gegriffen ist und deßhalb die Möglichkeit des Fortbestehens in sich trägt, indem sie im Einzelnen nicht drückend empfunden werden kann, im Ganzen aber das Ertragsverhältniß der Bahn doch wesentlich bessern wird.

Die „anderen Einnahmsquellen" haben zwar eine Mehrung gegen das Budget, dagegen einen nicht unerheblichen Mindererertrag im Vergleich zu den bezüglichen Einnahmen des Vorjahres ergeben. Er entfällt auf Erlöse aus veräußerten Mobilien und auf zufällige Einnahmen und ist zum größten Theile nur scheinbar, weil im Jahre 1874 die Rückersätze vom Bau für verschiedene Leistungen des Betriebes an den bezüglichen Ausgaben abgeschrieben, während sie im Vorjahre auf zufällige Einnahmen verbucht worden sind.

Uebrigens haben auch die Activzinsen wegen der Verminderung unserer Activen durch den Passivrest des Betriebes pro 1873, für welchen wir erst gegen Ende 1874 theilweise Deckung erhielten, weniger abgeworfen, als im Vorjahre.

Das Gesammtergebniß von Verkehr und Einnahmen im Jahre 1874 muß indeß im Allgemeinen als ein günstiges bezeichnet werden, besonders wenn man in's Auge faßt, daß die gedrückte Lage von Handel und Industrie in Folge der Zeitverhältnisse auf den Eisenbahnverkehr nur eine lähmende Wirkung äußern konnte, und wenn man ferner berücksichtigt, daß die neu eröffneten, zum Theil à conto des Baues noch betriebenen Bahnen den älteren Linien belangreiche Verkehrsquoten entzogen und die neuen, dem Betriebsconto bereits überwiesenen Linien den Verkehr nicht im Verhältnisse dieses Abganges belebt haben.

Wir wollen uns der Hoffnung hingeben, daß die Verkehrsentwickelung der neuen Nordlinien und insbesondere der Donnersberger Bahn, welche mit dem Sommerdienste gänzlich fertiggestellt an den Betrieb übergehen wird, durch die gewonnene Verkürzung der Route Saarbrücken-Mainz einen größeren Aufschwung nehmen werde.

Die Betriebskosten haben, wie bereits im Eingange dieses Berichtes näher erläutert worden, eine erhebliche Abminderung gegen die Ausgabe des Vorjahres erfahren, obwohl der Verkehr in den wichtigsten Transportzweigen laut obiger Aufstellung zugenommen hat. Diese Verkehrszunahme, die sich insbesondere im Kohlenverkehre auf 3,26 pCt. berechnet, hatte natürlich auch eine entsprechende Vermehrung des Fahrdienstes zur Folge, wie dieß aus den pro 1874 zurückgelegten Nutz- resp. Locomotivmeilen erhellt:

Nutzmeilen pro 1874	599,745,95	
„ „ 1873	596,525,30	
Mehr pro 1874		3,220,57 Nutzmeilen oder 0,54 pCt.

gegen das Vorjahr, wobei noch zu bemerken ist, daß bei diesen Nutzmeilen der à conto des Baues geführte Betriebsdienst auf den unvollendeten Linien der Nordbahnen und der Landau-Pirmasenser Bahn nicht berücksichtigt ist.

Die Thatsache, daß ungeachtet der Zunahme des Verkehrs und des Fahrdienstes pro 1874 gleichwohl eine Minderausgabe gegen das Vorjahr von fl. 208,219. 02 kr. oder von 4,35 pCt. constatirt werden kann, liefert den Beweis, daß unsere Bestrebungen, nach Möglichkeit Ersparungen im Haushalte unserer Bahnen einzuführen, nicht erfolglos gewesen sind. Die Gründe, weßhalb sich diese Bestrebungen nicht noch wirksamer erwiesen haben und nicht dahin führen konnten, die wirklichen Ausgaben in vollen Einklang mit dem Budget zu setzen, haben wir bereits oben näher entwickelt und nachgewiesen, daß die stattgehabten Mehrausgaben hauptsächlich durch die immer noch hohen Materialpreise und Arbeitslöhne, dann aber theilweise auch durch den vermehrten Verkehr und Fahrdienst, sowie durch die unabweisbare Nothwendigkeit, Bahn und Material in stets betriebsfähigem Stande zu erhalten, herbeigeführt sind und somit vollständig gerechtfertigt erscheinen. Zieht man ferner noch in Betracht, daß im Jahre 1873 der Betrag des Reservefonds mit fl. 156,147. — an den Kosten der Transportverwaltung, Cap. III der Betriebsausgaben, abgeschrieben wurde, was im Jahre 1874 nicht geschehen konnte, so beträgt die Minderausgabe gegen das Vorjahr eigentlich fl. 364,366. 02 kr. oder 7,98 pCt.

Digitized by Google

Bei dem im Vorstehenden erörterten Stande von Einnahmen und Ausgaben hat sich die nachfolgende

Abgleichung der Betriebsrechnung pro 1874

ergeben:

Einnahmen	fl. 7,112,295. 38 kr.
Ausgaben	fl. 4,583,126. 14 kr.
Activrest . . .	fl. 2,529,169. 24 kr.

Die Betriebsausgabe beträgt hiernach von der Brutto-Einnahme

pro 1874	64,44 pCt.
pro 1873 dagegen	67,35 pCt.
Weniger pro 1874 . . .	2,91 pCt.

Aus dieser Besserung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben erhellt, daß die Einnahmen der Pfälzischen Bahnen angefangen haben, wiederum in eine richtigere Proportion zu den Leistungen zu treten, welche zur Bewältigung des vorhandenen Verkehrs gemacht werden müssen und in den Betriebsausgaben dargestellt sind, — mit anderen Worten, daß die stattgehabte Erhöhung der Tarifsätze die Rückkehr zu normalen Verhältnissen angebahnt hat, deren vollständige Wiedererlangung wir bei der Nachhaltigkeit der dermaligen Verkehrsverhältnisse und der Festhaltung der erhöhten Tarifsätze, sowie bei der fortdauernden Beschränkung der Ausgaben auf das Maaß des Nothwendigen für die nächsten Jahre wohl erwarten dürfen, insofern nicht der Hinzutritt der neuen Linien mit großen Anlage-Capitalien und unentwickeltem, schwachem Verkehre das günstigere Verhältniß wieder stören wird.

Der durchschnittliche Ausgabesatz pro Nutzmeile, bekanntlich der richtigste Maaßstab zur Beurtheilung der absoluten Höhe der Betriebskosten, rechnet sich

pro 1874 auf	fl. 7. 38 kr. oder 4,3 Thaler,
pro 1873 auf	fl. 7. 46 kr.
Weniger pro 1874 . .	fl. — 08 kr.

Da der Durchschnittsatz der Betriebskosten der deutschen Bahnen bekanntlich auf 6 Thaler oder fl. 10. 30 kr. gestiegen ist, so muß unser Ausgabesatz von fl. 7. 38 kr. immer noch als mäßig erscheinen.

Aus der vorstehenden Darlegung der thatsächlichen Verhältnisse der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben der Pfälzischen Bahnen geht hervor, daß die Verwaltung das Princip einer wohlbemessenen Sparsamkeit auch pro 1874, wie seither, nicht außer Acht gelassen hat, daß aber eine dauernde Besserung unserer Finanzlage vorzugsweise nur von der Steigerung der Einnahmen zu erwarten ist, welche entschieden und nachhaltig erst dann hervortreten wird, wenn die deutsche Industrie, von dem Drucke einer schweren Krise befreit, ihren siegreichen Entwickelungsgang fortzusetzen im Stande sein wird.

Siegreich wird dieser weitere Entwickelungsgang aber nur alsdann sein, wenn die gegenwärtige Reaction nach den zahlreichen Opfern, die sie gekostet, wieder gesundere Zustände im wirthschaftlichen Leben geschaffen und das Bewußtsein neu belebt haben wird, daß nur auf sittlicher Grundlage beruhende, stetige und fleißige Arbeit und weise Sparsamkeit zum dauernden Fortschritte führen kann.

Das Hauptergebniß der Wagenbewegung und der darauf beruhenden Meilengeld-Abrechnung folgt nunmehr nachstehend:

I. Der Dienst der Pfälzischen Bahnen erforderte im Jahre 1874 im

Ganzen		17,514,806,96 Achsmeilen.
Davon sind gefahren:		
mit pfälzischen Wagen . . .	10,567,722,20 Achsmeilen,	
mit fremden „	6,947,084,76 „	
Summa wie oben		17,514,806,96 Achsmeilen.
Summa im Vorjahre		18,484,838,36 „
Minderung des Dienstes pro 1874		970,031,40 Achsmeilen,

oder 5,24 pCt.

Digitized by Google

II. Die pfälzischen Wagen haben im Jahre 1874 geleistet:

auf Pfälzischen Bahnen . .	10,567,722,20 Achsmeilen,	
auf fremden	7,938,506,76 „	
Gesammtleistung der pfälzischen Wagen pro 1874 . . .		18,506,228,96 Achsmeilen,
Gesammtleistung „ „ „ pro 1873 . . .		19,560,588,02 „
Minderleistung der pfälzischen Wagen pro 1874 . . .		1,054,359,56 Achsmeilen,

oder 5,38 pCt.

III. Gesammtleistung der pfälzischen Wagen pro 1874 . . . 18,506,228,96 Achsmeilen,
Gesammtdienst der pfälzischen Bahnen . . . . . 17,514,806,96 „
Ueberschuß der pfälzischen Wagenleistung pro 1874 . . . 991,422,00 Achsmeilen,
Ueberschuß „ „ „ pro 1873 . . . 1,075,750,16 „
Weniger pro 1874 . . . . . 84,328,16 Achsmeilen,

oder 7,83 pCt.

IV. Leistung der pfälzischen Wagen auf fremder Bahn:

im Jahre 1874 .	7,938,506,76 Achsmeilen,	
„ „ 1873 .	8,021,257,70 „	
Weniger im Jahre 1874 . .		82,750,94 Achsmeilen,

oder 1,03 pCt.

V. Leistung der pfälzischen Wagen auf eigener Bahn:

im Jahre 1874 .	10,567,722,20 Achsmeilen,	
„ „ 1873 .	11,539,330,62 „	
Weniger im Jahre 1874 . .		971,608,42 Achsmeilen,

oder 8,42 pCt.

Hiezu die Wenigerleistung:

Auf fremder Bahn (Ziffer IV) .	82,750,94 „	
Summa der Wenigerleistung .		1,054,359,56 Achsmeilen,

wie oben sub Ziffer II bereits nachgewiesen.

VI. Leistung fremder Wagen auf Pfälzischen Bahnen:

im Jahre 1874 .	6,947,084,76 Achsmeilen,	
„ „ 1873 .	6,945,507,54 „	
Mehr im Jahre 1874 . .		1,577,22 Achsmeilen,

oder 0,02 pCt.

VII. Leistung der pfälzischen Wagen auf fremder Bahn . . 7,938,506,76 Achsmeilen.

Hievon ab:

Leistung der fremden Wagen auf Pfälzischen Bahnen . . . 6,947,084,76 „

Bleibt:

Mehrleistung der pfälzischen Wagen auf fremden Bahnen . . 991,422,00 Achsmeilen,

welche gleich ist dem sub Ziff. III oben berechneten Ueberschuß der pfälzischen Wagenleistung und für welche wir die unten entzifferte Hereinzahlung von Achsmeilengeldern empfangen haben.

Aus dieser Aufstellung ergibt sich:

a. daß der Betriebsdienst der Pfälzischen Bahnen pro 1874 im Vergleiche zum Vorjahre eine um 5,24 pCt. geringere Wagenleistung erforderte, obwohl der Verkehr im Jahre 1874 stärker gewesen als

Digitized by Google

im Jahre 1873, ein Beweis, daß der Nutzeffect der Wagen-Achsmeilen ein größerer und daß demnach die Ausnützung des Wagenmaterials eine günstigere gewesen ist;

b. daß die pfälzische Wagenleistung auf fremden Bahnen den äußerst günstigen Stand des Vorjahres nahezu behauptet hat, indem sich nur eine Minderleistung von 1,08 pCt. herausstellt;

c. daß mit Berücksichtigung dieser Wagenleistung das Wagenbedürfniß des pfälzischen Betriebsdienstes mit eigenen Wagen nicht nur vollständig gedeckt erscheint, sondern daß sich noch ein erheblicher Ueberschuß der pfälzischen Wagenleistung ergeben hat, wie sub Ziffer III constatirt ist;

d. daß die fremde Wagenleistung auf den Pfälzischen Bahnen durch die pfälzische Wagenleistung auf fremden Bahnen nicht nur vollständig ausgeglichen ist, sondern daß sich zu Gunsten des pfälzischen Materials eine Mehrleistung von 14,27 pCt. ergeben hat, welche den unter Ziffer III hier oben constatirten Ueberschuß mit einem Geldertrag von fl. 104,964. 14 kr. bewirkt hat.

Die Benützung des pfälzischen Wagenmaterials hat daher auch im Jahre 1874 ein günstiges Ergebniß und damit den Beweis geliefert, daß die stattgehabte Wagenvermehrung nicht nur nothwendig, sondern auch eminent nützlich gewesen ist.

Die Geldabrechnung der Wagenbenützung hat nämlich nachgewiesen

ein Guthaben der Pfälzischen Bahnen von . .	fl. 363,224. 20 kr.,
eine Schuld derselben von	„ 258,260. 06 „
ein Restguthaben	fl. 104,964. 14 kr.,

welches auf Cap. V § 4 der Hauptrechnung des Betriebes pro 1874 in Einnahme erscheint.

Der vorstehenden Darstellung der allgemeinen Geschäftslage und der Hauptergebnisse des Betriebes erlauben wir uns nunmehr, wie alljährlich, eine kurze Chronik der wichtigeren Ereignisse und Angelegenheiten, welche die Interessen der Pfälzischen Bahnen berühren, hier anzureihen.

1. Verwaltung.

Mit Bedauern haben wir des Verlustes zu gedenken, den der Verwaltungsrath im Jahre 1874 durch den Tod des Mitgliedes, Herrn Oberstaatsanwaltes Georg Eduard Lang, sowie durch den in Folge Beförderung nach Augsburg erfolgten Austritt des Mitgliedes, Herrn Oberpostmeisters Moritz v. Arthelm, erfahren hat.

An die Stelle des durch die kgl. Staatsregierung ernannten, laut Mittheilung im vorigjährigen Geschäftsberichte verstorbenen Mitgliedes Herrn Dr. J. L. Jäger, ist durch die höchste Entschließung des Königlichen Hauses und des Aeußern vom 19. Mai 1874 Herr Ferdinand Maucher, Rentner in Neustadt, zum Verwaltungsrathe ernannt worden, während für das ebenfalls von kgl. Regierung ernannte, wegen Beförderung nach Augsburg mit Regierungsgenehmigung ausgetretene Mitglied, Herrn M. v. Arthelm, eine neue Ernennung bislang nicht stattgefunden hat.

Ferner ist noch zu vermerken, daß die Generalversammlung vom 30. April 1874 mittelst regelmäßiger Erneuerungswahl für das verstorbene Mitglied, Herrn Oberstaatsanwalt Lang, den Herrn Carl Heinrich Wolf, Rentner von Wachenheim, und mittelst Neuwahl für das verstorbene Mitglied, Herrn Seligmann Ladenburg, den Herrn Carl Ladenburg, Banquier von Mannheim, zu Verwaltungsräthen der Pfälzischen Bahnen erwählt hat; daß endlich die durch den Tod des Herrn Lang zugleich erledigte Stelle eines Ausschußmitgliedes durch eine gemäß § 60 der Satzungen eingeleitete Wahl innerhalb des Gremiums des Verwaltungsrathes, dem Mitgliede Herrn Baron Carl v. Rothschild von Frankfurt am Main zugefallen ist.

Digitized by Google

Hienach besteht der

Gemeinschaftliche Verwaltungsrath der vereinigten Pfälzischen Bahnen

zur Zeit aus den nachbezeichneten Mitgliedern:

I. Durch die kgl. Staatsregierung ernannt sind:

die Herren:

1) Friedrich Norbert Mahla, kgl. Rath, Vorstand des Verwaltungsrathes, von Landau.
2) Moritz v. Arthelm, kgl. Oberpostmeister, ausgetreten, vacat.
3) Friedrich Wilhelm v. Bettinger, kgl. Regierungs-Vicepräsident, Mitglied, von Speyer.
4) Ludwig Hofreiter, kgl. Oberzoll-Inspector, Mitglied, von Ludwigshafen am Rhein.
5) Georg Friedrich Kolb, Rentner, Mitglied, von München.
6) Simon Levi, Rentner, Mitglied, von Landau.
7) August v. Manz, kgl. Finanzrath, Mitglied, von Nürnberg.
8) Ferdinand Maucher, Rentner, Mitglied, von Neustadt an der Haardt.
9) Joseph Neumayer, kgl. Advocat-Anwalt, Mitglied, von Kaiserslautern.
10) Ludwig Römmich, kgl. Regierungsrath, Mitglied, von Speyer.
11) Ludwig Schleip, Fabrikbesitzer, Mitglied, von Kusel.
12) Adolph Schwinn, Fabrikbesitzer, Mitglied, von Zweibrücken.

II. Durch die Generalversammlung gewählt sind:

die Herren:

13) Friedrich Engelhorn, Fabrikdirector, Mitglied, von Mannheim.
14) Ludwig Andreas Jordan, Gutsbesitzer, Mitglied, von Deidesheim.
15) Gustav Kraemer, Hüttenwerkbesitzer, Mitglied, von St. Ingbert.
16) Carl Heinrich Wolf, Rentner, Mitglied, von Wachenheim.

Diese vier Mitglieder sind in der Generalversammlung von 1874 gewählt und treten 1877 aus.

17) Ferdinand Boecking, kgl. Hofrath, Reichsrath der Krone Bayerns, Mitglied, von Landau.
18) Franz Flamin Meuth, kgl. Regierungsrath, Mitglied, von Kaiserslautern.
19) Carl Baron v. Rothschild, Banquier und kgl. bayerischer General-Consul, Mitglied, von Frankfurt am Main.
20) Ernst Röchling, Kaufmann, Mitglied, von Ludwigshafen am Rhein.

Diese vier Mitglieder sind 1873 gewählt und treten 1876 aus.

21) Achille Andreae, Banquier, Mitglied, von Frankfurt am Main.
22) Joseph Benzino, Rentner, Mitglied, von Landstuhl.
23) A. v. Hansemann, Geheimerath, Mitglied, von Berlin.
24) Carl Ladenburg, Banquier, Mitglied, von Mannheim.

Diese vier Mitglieder sind 1872 gewählt, bezw. pro 1872 nachgewählt und treten 1875, also in diesem Jahre, aus.

III. Der gemäß § 60 der Satzungen gebildete Ausschuß besteht aus:

den Herren:

1) Friedrich Norbert Mahla, Vorstand des Verwaltungsrathes und Ausschusses.
2) Albert v. Jaeger, kgl. Regierungsrath, Director der Pfälzischen Bahnen.

Ständige Mitglieder nach § 60 der Satzungen.

3) Friedrich Wilhelm v. Bettinger, kgl. Regierungs-Vicepräsident.
4) Georg Friedrich Kolb, Rentner.
5) Ferdinand Boecking, kgl. Reichs- und Hofrath.
6) Baron Carl v. Rothschild, Banquier und kgl. bayerischer General-Consul.

Digitized by Google

IV. Königlicher Commissär:

Herr Franz v. Meyer, kgl. Regierungs-Finanzdirector, von Speyer.

V. Direction:

1) Albert v. Jaeger, kgl. Regierungsrath, Director.
2) Eugen Mündler, Ober-Maschinenmeister, Stellvertreter des Directors.

Die Herren Oberbeamten:

3) Friedrich Neubert, Hauptcassier.
4) Philipp Schlinck, Ober-Güter-Inspector.
5) Casimir Basler, Ober-Ingenieur.
6) Victor Ducar, Ober-Betriebs-Inspector.
7) Joseph Heller, Ober-Inspector.
8) Jacob Lavale, Ober-Inspector.
9) Gustav Heffert, Ober-Inspector.
10) Franz Westhoven, Ober-Maschinenmeister.
11) Carl Becker, Directions-Secretär.

2. Die neuen Linien und Ergänzungsbauten der Ludwigsbahn.

Die Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 30. April 1874 hat gemäß des im Druck erschienenen und dem Geschäftsberichte pro 1873 beigegebenen Protokolles den Antrag der Verwaltung:

> „auf Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft die in der Tagesordnung Nr. V Ziffer „1 bis 5 näher bezeichneten Bahnen, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten im Gesammtbetrage von „fl. 6,300,000. — auszuführen, die Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales für die „erwähnten Verwendungszwecke in diesem Gesammtbetrage zu genehmigen und die Geldbeschaffung „nach Maaßgabe des Bedürfnisses im Wege eines Prioritätsanlehens eintreten zu lassen,"

unter der Bedingung genehmigt, daß die kgl. bayerische Staatsregierung auf Grund des § 26 der Satzungen, sowie gemäß Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene 4½ procentige Zinsgarantie — für die bezügliche Erhöhung des Baucapitals der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft übernehmen und die Allerhöchste Concession bezw. Ermächtigung zur Geldbeschaffung hiefür ertheilen würde.

Nachdem die vorerwähnte Zinsgarantie theils durch Gesetz vom 27. Juli 1874, theils, — insoweit es sich um Ergänzungsbauten der alten Bahn handelt, durch Verfügung der kgl. Staatsregierung ertheilt worden ist, so haben wir zur Ordnung der Sache in formeller und materieller Hinsicht die erforderlichen Einleitungen getroffen und sind nunmehr in der Lage, über den Stand der einzelnen, hierher gehörenden Bahnangelegenheiten das Nachstehende zu constatiren.

A. Landau-Pirmasens-Zweibrücken.

Der für den nachgewiesenen Mehrbedarf dieser Bahn bereits allseitig genehmigte Ergänzungsbetrag ist durch eine Nachtragsbestimmung d. d. 16. October 1874 zu den §§ 2 u. 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde der Pfälzischen Ludwigsbahn zum Baue und Betriebe der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Eisenbahn vom 18. November 1871 auf die Summa von fl. 1,765,000. — festgesetzt und auf Grund des Art. 1 Lit. a. des Gesetzes vom 27. Juli 1874 mit der concessionsmäßigen Zinsgewährleistung versehen worden. Zugleich ist die Ermächtigung zur Geldbeschaffung im Wege eines Prioritätsanlehens ertheilt und die Publication durch das Kreisamtsblatt der Pfalz verfügt worden.

B. Zweibrücken-Lautzkirchen-Saargemünd.

Im Geschäftsberichte pro 1873, pag. 16—18, haben wir die auf diese wichtige Bahnlinie bezüglichen Sachverhältnisse ausführlich dargelegt und können wir unter Bezugnahme hierauf heute berichten, daß über die Erbauung dieser Bahn zwischen der kgl. bayerischen Regierung und dem Reichskanzleramte unter'm 24. August 1874 eine Uebereinkunft

Digitized by Google

abgeschlossen und von Seite der bayerischen Regierung für den Bau und Betrieb derselben unter Gewährung der gesetzlichen Zinsgarantie für das gesammte Baucapital von fl. 3,855,000 die Allerhöchste Concessionsurkunde der Ludwigsbahn-Gesellschaft unter'm 22. Februar 1875 bereits ertheilt worden ist, welche der Generalversammlung vom 30. April 1875 gemäß Ziffer IV Lit. b der Tagesordnung zur Anerkennung und Annahme in Vorlage gebracht wird.

Für die auf reichsländischem Gebiete liegende kurze Anschlußstrecke sind wir der Allerhöchsten Concession noch gewärtig und soll, sobald dieselbe erfolgt und zu deren Annahme die vorbehaltene Genehmigung von Seite der kgl. bayerischen Regierung ertheilt sein wird, mit der Geldbeschaffung im Wege des Prioritätsanlehens vorgegangen werden.

C. Kohlenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben.

Auch über diese Bahn sind im Geschäftsberichte pro 1873 pag. 18 u. 19 ausführliche Mittheilungen gemacht und können wir dieselben nunmehr dahin ergänzen, daß die Allerhöchste Concession für den Bau und Betrieb dieser Bahn von dem kgl. preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten uns unter'm 26. October 1874 zugestellt worden ist und daß die kgl. bayerische Regierung mittelst höchster Entschließung vom 24. Januar 1875 genehmigt hat, daß die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 30. April 1874 diese Kohlenbahn herstelle und daß die 4½ procentige Zinsengarantie gemäß des Gesetzes vom 27. Juli 1874 Art. 2 für das Baucapital von fl. 830,000 gewährt werde. Auch diese Urkunden werden der Generalversammlung vom 30. April 1875 gemäß Ziffer IV Lit. a der Tagesordnung zur Anerkennung und Annahme in Vorlage gebracht.

D. St. Ingbert-Saarbrücken.

Diese wichtige Verbindungsbahn, für welche schon durch das Gesetz vom 28. April 1872 die staatliche Zinsgarantie gemäß Art. VI der Fusionsbestimmungen ertheilt und die Uebernahme des Baues und Betriebes auf Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft durch die Generalversammlung vom 30. April beschlossen ist, findet sich ebenfalls in dem vorigjährigen Geschäftsberichte, Abth. I, pag. 19 und 20, näher erläutert.

Nachdem indeß über die Anschlußfrage zwischen den beiden betheiligten Bahnverwaltungen eine Verständigung bis jetzt nicht erzielt werden konnte, so ist von unserer Seite die Intervention der beiderseitigen hohen Regierungen beantragt worden, in Folge dessen nunmehr Verhandlungen mit der kgl. preußischen Regierung in Aussicht stehen, deren Ergebniß gemäß Entschließung des kgl. bayerischen Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeußern vom 5. October 1874 abzuwarten ist, ehe und bevor zur Concessionsertheilung und Geldbeschaffung des für diese Linie erforderlichen Baucapitales von fl. 1,150,000 geschritten werden kann. Im Hinblick auf die große Bedeutung, welche diese nur 1,₂₀ Meilen lange Verbindungsbahn für die neue Linie Bruchsal-Germersheim-Landau-Zweibrücken besitzt, werden wir nicht unterlassen, dem Gegenstande unsere fortgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden, um dieses schon allzu lange verzögerte Project der Realisirung endlich entgegenzuführen.

E. Speyer-Heidelberg.

Pfälzische Bahnstrecke mit Eisenbahn-Schiffbrücke.

Für diese Bahnstrecke ist die Concession bereits unter'm 4. Januar 1873, die Genehmigung der Generalversammlung aber unter'm 26. April 1873 erfolgt und konnte diese Linie bereits am 10. December 1873 dem Betriebe übergeben werden. Das in der bezüglichen Concession vorgesehene Baucapital von fl. 300,000, seither vorschußweise aus anderen Geldmitteln gegen Zinsvergütung gedeckt, soll nunmehr gelegentlich der bevorstehenden größeren Geldbeschaffung der Ludwigsbahn für sub Lit. A., B., C. oben und F. hier unten aufgeführten und bereits genehmigten Bauzwecke im Wege eines Prioritätsanlehens mitbeschafft werden.

F. Verschiedene Ergänzungsbauten der älteren Linien der Ludwigsbahn.

Ueber diese Ergänzungsbauten im Gesammtbetrage von fl. 700,000, unter welchen vorzugsweise die Herstellung des zweiten Geleises von Speyer nach Schifferstadt, die Bahnhoferweiterung in Speyer, in Schifferstadt und in Ludwigshafen, sowie einige andere Erweiterungsbauten sich befinden, sind die eingehendsten Erläuterungen im vorigjährigen Geschäftsberichte Abth. I pag. 20 bis 22 gegeben, auf deren Grund die Generalversammlung vom 30. April 1874 dem

Digitized by Google

Gesammtpostulate von fl. 700,000 für Ergänzungsbauten die Genehmigung ertheilt hat, insoferne die kgl. Staatsregierung die deßfalls beantragte Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales gemäß § 26 der Satzungen auch ihrerseits genehmigen und dieselbe Kraft der Gesetze vom 25. August 1843 und vom 29. April 1869 mit der üblichen Zinsgarantie versehen würde.

Durch die höchste Entschließung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeußern vom 27. Februar 1875 ist nunmehr diese Genehmigung ertheilt und die gesetzliche Zinsgarantie auch auf den dafür postulirten Capitalsbetrag von fl. 700,000 ausgedehnt worden.

Aus vorstehender Darlegung erhellt, daß die Verhandlungen über die sub Ziffer 2 hier oben erwähnten neuen Linien und Ergänzungsbauten der Ludwigsbahn mit einziger Ausnahme von St. Ingbert-Saarbrücken zu einem befriedigenden Abschluß gediehen sind, und war die Verwaltung deßhalb in der Lage, ihre Anträge wegen Erwirkung einer Ministerialurkunde zur Geldbeschaffung für die nachbezeichneten Verwendungszwecke und Capitalbeträge à conto der Ludwigsbahn-Gesellschaft bei der kgl. Staatsregierung zu stellen:

1) Nachtrag für Landau-Pirmasens-Zweibrücken . . .	fl. 1,765,000,
2) Zweibrücken-Saargemünd	„ 3,855,000,
3) Bexbacher Kohlenbahn	„ 830,000,
4) Speyer Rheinbahn	„ 300,000,
5) Verschiedene Ergänzungsbauten	„ 700,000,
Gesammtbetrag . .	fl. 7,450,000,

oder 12,771,000 ℳ.

Wir sehen der Ausfertigung dieser Ministerialurkunde in nächster Zukunft entgegen und werden nach deren Eintreffen den Eintrag derselben und aller darauf bezüglichen Documente in das Handelsregister, sowie einen weiteren Nachtrag zu den Satzungen der Ludwigsbahn bewerkstelligen.

3. Nordbahnen.

Die Direction hat bereits in dem an die Generalversammlung der Actionäre erstatteten Geschäftsberichte für das Jahr 1873 pag. 82 auf die Eventualität hingewiesen, daß die Baucapitalien der Nordbahnen zur vollständigen Fertigstellung der neuen Linien nicht ausreichen werden und daß daher auch für die Nordbahnen sich der Fall ergeben werde, einen Ergänzungscredit postuliren zu müssen und zwar der Hauptsache nach aus denselben Gründen, welche für die Ludwigsbahn bei dem Bau der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn ein solches Nachtragspostulat nothwendig gemacht haben. Die Kostenanschläge datiren nämlich auch bei den Nordbahnen aus einer Zeit, wo ungleich billigere Material- und Arbeitspreise bestanden und die Ausführung fiel leider gerade in jene allerschlimmste Periode, wo ein Aufschlag von 20 bis 50 pCt. alle Bauarbeiten und Materiallieferungen vertheuerte. Dazu kamen noch elementare Bodenschwierigkeiten in einem Grade, der nicht vorauszusehen war, dann große und unerwartete Schwierigkeiten bei der Grunderwerbung und die durch all' dieses veranlaßte Verlängerung der Bauzeit von drei auf fünf Jahre, welche begreiflich eine beträchtliche vermehrte Zinslast des Baues bewirken mußte.

Die näheren Erhebungen über den eventuellen Mehrbedarf sind unserseits angeordnet worden und ist deren Ergebniß in einem ausführlichen technischen Berichte über den Stand der Baucapitalien der Pfälzischen Nordbahnen unter Beigabe von Plänen und Kostenzusammenstellungen niedergelegt, welcher dem Ausschusse und dem Verwaltungsrathe zur eingehenden Prüfung und Beschlußfassung und der kgl. Staatsregierung zur weiteren Veranlassung unterbreitet worden ist.

Dieser technische Bericht, welcher in einem übersichtlichen Auszuge in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte unter Abth. III Lit. c Aufnahme gefunden hat, gibt ein klares, anschauliches Bild von der gesammten Bauausführung der Nordbahnen unter gewissenhafter, bis in's Einzelne gehender Erläuterung aller sachbezüglichen Verhältnisse und läßt erkennen, mit welchen außerordentlichen Schwierigkeiten unsere Techniker bei diesen Bauten zu kämpfen hatten, die sie aber mit Erfolg zu überwinden verstanden haben. Der Marnheimer Viaduct, das glänzendste Bauwerk der Pfälzischen Bahnen, gibt Zeugniß davon.

Daß außerordentliche, gar nicht vorherzusehende technische Schwierigkeiten auch außerordentliche finanzielle Mittel in Anspruch nehmen, liegt in der Natur der Sache und kann um so weniger Wunder nehmen, wenn man die übrigen

Digitized by Google

dabei concurrirenden Verhältnisse in's Auge faßt, welche die Ueberschreitung der Kostenanschläge, beziehungsweise den constatirten Mehrbedarf nachgewiesener Maaßen veranlaßt haben. Die wirkenden Ursachen dieses Mehrbedarfes können aber im Allgemeinen auf nachfolgende fünf Punkte zurückgeführt werden.

I. Der allenthalben eingetretene Preisaufschlag von Material und Arbeit, welcher bis 50 und mehr Procent der früheren Preise beträgt, ist unstreitig auch bei dem Baue der Nordbahnen als der Hauptfactor des nachgewiesenen Mehrbedarfes anzusehen. Dieser Umstand hat sich aller Orten und bekanntlich auch bei den Neubauten der kgl. bayerischen Staats- und Ostbahnen geltend gemacht und hat zur Umarbeitung sämmtlicher, aus der billigen Zeit herrührenden Kostenanschläge und in Folge dessen zu einer entsprechenden Erhöhung der bezüglichen Baucapitalien die Veranlassung gegeben.

Dieß erhellt aus dem

Gesetz, die Vervollständigung der Einrichtungen der im Betriebe befindlichen bayerischen Staatseisenbahnen betr., vom 7. Februar 1874, im Betrage von . . . . . fl. 2,030,000,

Gesetz, den Mehrbedarf für einige, theils im Baue vollendete, theils noch in Ausführung begriffene Staatsbahnen betr., vom 27. Juli 1874, im Betrage von . . . . . fl. 9,243,400,

Gesetz, die Erbauung von weiteren Vicinalbahnen und Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinalbahnen betr., von gleichem Datum, im Betrage von . . . . . fl. 2,836,000,

Gesetz, die Ausdehnung der bayer. Ostbahnen betr., von gleichem Datum, Art. 1. Betrag des Mehrbedarfes fl. 2,291,000.

Dann ist noch zu bemerken, daß in dem

Gesetz, die Ausdehnung und Vervollständigung der Staatseisenbahnen betr., vom 27. Juli 1874, im Gesammtbetrage von . . . . . fl. 52,147,700

ca. fl. 10,000,000 für Erweiterung und Ergänzungsbauten der älteren Bahnen und Bahnhöfe enthalten sind.

Da nun das generelle Project der größten Linie der neuen Nordbahnen, nämlich der Donnersberger Bahn, schon im Jahre 1857 und der übrigen Linien vor fünf bis sechs Jahren angefertigt wurden und somit die damals bestehenden, wohlfeileren Material- und Arbeitspreise den Kostenberechnungen zu Grunde gelegt sind, so wird der unten entzifferte Mehrbedarf nicht überraschen können.

II. Die Grunderwerbungen haben bei sämmtlichen neuen Linien der Nordbahnen, aber ganz besonders bei Freinsheim-Frankenthal ein ungünstiges Ergebniß geliefert und zu beträchtlichen Ueberschreitungen der Voranschläge Anlaß gegeben. Daran tragen die meiste Schuld die schon vielfach hervorgehobenen Mängel unseres Expropriations-Gesetzes, welche mehr und mehr praktisch verwerthet werden und die Ausbeutung des expropriirenden Theiles zur Folge haben. Dazu rechnen wir in erster Linie die Nichtgestattung des provisorischen Besitzes, dann die Ueberweisung der Proceßkosten an den expropriirenden Theil, auch wenn er in dem Processe obsiegte, und endlich die wesentlich erhöhte, neue Gerichts-Taxordnung, deren nachtheilige Wirkung nicht paralysirt wird durch die im Princip zugelassene Verbindung der Processe, da dieselbe wegen Ungleichartigkeit der Fälle in der Regel effectiv nicht eintritt.

Eine gründliche Abhilfe dieser Mißstände, welche der Erweiterung des Eisenbahnnetzes die bedenklichsten Hindernisse entgegenstellen, ist, wie wir schon öfters zu bemerken uns gestatteten, nur von einer Abänderung des Expropriations-Gesetzes zu erwarten.

Das preußische Expropriationsgesetz, welches wir bei der Grunderwerbung der preußischen Theilstrecke der Alsenzbahn bei Münster am Stein praktisch kennen zu lernen Gelegenheit hatten, verleiht wohl auch dem Grundeigenthümer vollen Schutz, — allein es schließt doch die Ausbeutung des expropriirenden Theiles durch maaßlose Forderungen und chicanöse Einwendungen aus. Die unerläßliche Aufgabe der Staatsregierung, die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Auge zu behalten, wird der Einführung ähnlicher Bestimmungen im bayerischen Staatsgebiete endlich doch die Bahn brechen.

III. Die Verzögerung des Bauangriffes durch die Verweigerung der Besitzergreifung des nöthigen Grund und Bodens, durch die zeitraubenden Verhandlungen über die Straßen- und Weganlagen und durch die unerwarteten technischen Schwierigkeiten haben eine Verlängerung der Bauzeit von drei auf fünf Jahre und somit nahezu eine Verdoppelung der Passivzinsen und der Administrationskosten des Baues zur Folge gehabt.

Digitized by Google

IV. Nachträgliche Erweiterung und Vermehrung der Bauanlagen, welche in den ursprünglichen Kostenanschlägen nicht vorgesehen, aber durch das später hervorgetretene Bedürfniß gefordert und durch den Verwaltungsrath und die kgl. Regierung genehmigt worden sind. Dazu sind zu zählen:

1) Die Herstellung neuer Werkstättebauten in Ludwigshafen und Kaiserslautern und eines neuen Direktorialgebäudes in Ludwigshafen, welche Bauten, durch die Erweiterung des pfälzischen Bahnnetzes im Allgemeinen veranlaßt, mit ihren Kosten auf die drei pfälzischen Bahngesellschaften nach dem Längenverhältnisse vertheilt und daher auch von den Nordbahnen ratirlich getragen werden mußten. Es war dabei die Absicht, diese Kosten durch die Ersparnisse der neuen Bahnbauten wenigstens theilweise zu decken und sind dieselben deßhalb auf dem Haupt-Bauconto der älteren Bahnen verrechnet, wo sie mit dem durch die Fusionsbestimmungen überwiesenen Baudeficit der Neustadt-Dürkheimer Bahn, soweit sie nicht durch die Activreste der älteren Bahnen Deckung fanden, einen Passivrest von fl. 352,000 bilden, welcher in den Mehrbedarf aufgenommen werden mußte.

2) Die Herstellung eines provisorischen Bahnhofes in Marnheim für die Zellerthalbahn, welche dadurch ein Jahr früher dem Betriebe übergeben werden konnte, indem die definitive Station Marnheim wegen der enormen Bauschwierigkeiten am Marnheimer Viaduct und an dem dortigen Einschnitte absolut nicht früher hergestellt werden konnte. Bei dem Drängen der hessischen Regierung, welche die Einhaltung des staatsvertragsmäßigen Eröffnungstermines verlangte, war dieses Provisorium unvermeidlich.

3) Die Herstellung der Station Königsbach mit einer Rollbahn nach dem dortigen Steinbruche nebst Anschaffung von schmalspurigen Wagen und Locomotiven à conto der Dürkheim-Monsheimer Bahn mit Genehmigung des Verwaltungsrathes und der kgl. Regierung; die dadurch veranlaßte Mehrausgabe von fl. 112,800 wird sich indeß s. Z. glänzend rentiren, da der treffliche Königsbacher weiße Sandstein bald einen reichlichen Absatz erlangen dürfte.

4) Für Rechnung der Donnersberger Bahn:
   a. die Herstellung eines neuen, dringend nothwendigen Empfangsgebäudes mit Perrons und den übrigen Einrichtungen im alten Bahnhofe Kaiserslautern;
   b. die Herstellung eines Nordbahnhofes in Kaiserslautern in Verbindung mit der Abzweigung nach Enkenbach;
   c. die Herstellung einer Haltstelle in Efelsfürth;
   d. die Herstellung eines vollständigen Bahnhofes Börrstadt-Standenbühl, der im generellen Projecte gar nicht vorgesehen war;
   e. die Erweiterung der Station Marnheim zu einem Einmündungsbahnhofe für die Zellerthalbahn und mit Rücksicht auf den Betriebswechsel der Alzey-Kirchheimbolander Linie;
   f. die Herstellung der Station Morschheim für den Personen-, Güter- und Kohlenverkehr, welche ebenfalls im Kostenanschlage nicht vorgesehen war;
   g. die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Gemeinschaftsstrecke der Alsenz- und Donnersberger Bahn Enkenbach-Langmeil, welche aus sicherheitspolizeilichen Gründen geboten war.

5) Für Rechnung der Frankenthal-Freinsheimer Bahn:
   a. die Erweiterung des Bahnhofes Frankenthal;
   b. die Herstellung einer Verbindungsbahn nach dem Canale in Frankenthal.

Von der letzterwähnten Herstellung dürften wir bei dem dermaligen Zustande des Canales wohl entbunden werden, während die Erweiterung des Bahnhofes Frankenthal allseitig als ein dringendes Bedürfniß anerkannt ist.

V. Die technischen Schwierigkeiten, welche der Hauptsache nach in einer außerordentlich ungünstigen Bodenbeschaffenheit am Marnheimer Viaducte und an einigen Einschnitten der Donnersberger Bahn, sodann am Erpolzheimer Damm bei Dürkheim ihren Grund haben, sind in dem weiter unten folgenden Bauberichte (Abtheilung III) fachmännisch erläutert und glauben wir hier nur noch beifügen zu sollen, daß die energische und nachhaltig wirkende Bewältigung der colossalen Schwierigkeiten von Seite unserer Techniker alle Anerkennung verdienen dürfte.

Unter dem Einflusse dieser verschiedenen Ursachen war es unvermeidlich, daß jene Ueberschreitungen der früheren Kostenanschläge entstanden sind, welche weiter unten im Bauberichte bei jeder einzelnen Bahn speciell nachgewiesen werden

Digitized by Google

und welche sich der Hauptsumme nach ebenmäßig auch aus der nachfolgenden Zusammenstellung der Gesammt-Baukosten der vier neuen Nordbahnlinien ergeben; nämlich:

	Gesammt-Baukosten
a. Zellerthal-Bahn	fl. 601,747.
b. Dürkheim-Monsheimer Bahn	„ 2,779,775.
c. Donnersberger Bahn	„ 7,074,574.
d. Frankenthal-Freinsheimer Bahn	„ 835,192.
Totalsumme der Baukosten der vier Linien .	fl. 11,291,288.
Das concessionsmäßige Baucapital beträgt aber nur . . .	fl. 9,452,000.
Es ergibt sich daher ein Gesammt-Mehrbedarf für die vier neuen Linien von	fl. 1,839,288.

Außerdem ergibt sich noch

B. Für Fertigstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Enkenbach-Langmeil ein Mehrbedarf von fl. 130,000, wie oben schon angedeutet und im Bauberichte weiter unten näher ausgeführt ist. Da nämlich die Strecke Enkenbach-Langmeil, wie die Eisenbahnkarte zeigt, dem Betriebe der Alsenzbahn und der Donnersberger Bahn gemeinschaftlich zu dienen hat, so ist die Anlage des zweiten Geleises auf dieser Strecke zur Förderung des Betriebsdienstes und zur Vermeidung von Collisionen unumgänglich nothwendig, und da die Erdarbeiten hiefür schon größtentheils ausgeführt sind, so erscheint die Fertigstellung desselben auch zweckmäßig.

Ferner ist noch

C. Die Ergänzung des Haupt-Bauconto's der älteren Nordbahnen, wie oben sub Nr. IV Ziff. 1 bereits angedeutet, mit fl. 352,000 nothwendig geworden und zwar dadurch,

daß mit Eintritt der Fusion die Special-Baurechnung der Neustadt-Dürkheimer Bahn der getroffenen Bestimmung gemäß auf den Bauconto der älteren Nordbahnen übertragen und damit der Passivrest der Neustadt-Dürkheimer Baurechnung dem Haupt-Bauconto der Nordbahnen belastet worden ist; dann

daß die Herstellungskosten der neuen Werkstättebauten und des neuen Directorialgebäudes, welche Neubauten, wie schon oben bemerkt, durch die Erweiterung des pfälzischen Bahnnetzes im Allgemeinen bedingt und allseitig genehmigt, als dem gemeinschaftlichen Bedürfnisse dienend, auf die Haupt-Bauconti der drei pfälzischen Bahngesellschaften pro rata ihres Längenverhältnisses zu vertheilen waren und deßhalb auch von den Nordbahnen ratirlich getragen werden mußten.

Die bezüglichen Kosten sind daher als gemeinschaftliche Ausgaben auf die Haupt-Bauconti der älteren Bahnen gebucht worden und bestand auch hier die Hoffnung, daß sie wenigstens theilweise aus den Ersparnissen der vier neuen Linien gedeckt, beziehungsweise die dadurch erwachsenen Passivreste durch den Uebertrag der Special-Baurechnungen der neuen Linien auf dem Haupt-Bauconto der Nordbahnen wieder verschwinden würden.

Diese Hoffnung, welche unter Annahme von normalen Zeit-, Preis- und Bauverhältnissen vollkommen begründet und berechtigt war, hat sich indeß aus den oben erörterten Ursachen nicht verwirklicht, indem nur ein Activrest von der Alsenzbahn von fl. 105,553 sich ergeben hatte, welcher den durch die fraglichen Buchungen herbeigeführten Passivrest des Haupt-Bauconto's der älteren Nordbahnen auf den oben eingestellten Betrag von fl. 352,000 herabgemindert hat.

Nach diesen Darlegungen berechnet sich der Mehrbedarf der Pfälzischen Nordbahnen

I. Zur Deckung der eigentlichen Baukosten:	
A. für die vier neuen Linien der Concession vom 16. April 1870 bezw. 15. Februar 1871 auf	fl. 1,839,288.
B. für das zweite Geleise der Strecke Enkenbach-Langmeil auf .	„ 130,000.
C. für den Haupt-Bauconto der älteren Nordbahnen auf . .	„ 352,000.
Summa des Mehrbedarfs für eigentliche Baukosten .	fl. 2,321,288.
II. Zur Deckung der accessorischen Kosten für Zinsen und Zuschüsse zu dem à conto des Baues geführten provisorischen Betrieb nach speciellen Berechnungen	„ 58,712.
Gesammtsumme des Mehrbedarfes .	fl. 2,380,000.

Digitized by Google

Ausschuß und Verwaltungsrath haben nach sorgfältiger und detaillirter Prüfung des Gegenstandes erklärt:

„die Ueberschreitung der aus der billigen Zeit stammenden Kostenanschläge sei unter den gründlich „erläuterten Verhältnissen unabwendbar gewesen und der im Detail nachgewiesene Mehrbedarf „von fl. 2,380,000 erscheine theils zur Deckung der Ueberschreitung, theils zur gänzlichen Fertig„stellung des Bahnbaues unbedingt nothwendig und vollkommen gerechtfertigt,"

und ist die Direction demgemäß beauftragt worden, den hierauf bezüglichen technischen Bericht nebst Beilagen mit den sachgemäßen Erläuterungen zunächst der kgl. Regierung in Vorlage zu bringen und die Erhöhung des Baucapitales der Pfälzischen Nordbahnen und die Erweiterung der staatlichen Zinsgarantie um den Betrag dieses Mehrbedarfes von fl. 2,380,000 mittelst eines Nachtragspostulates zu beantragen.

Nachdem wir diesem Auftrage bereits unter'm 13. December vor. Jrs. nachgekommen sind, gestatten wir uns, denselben Gegenstand nunmehr auch der verehrlichen Generalversammlung in Vorlage zu bringen und auf Grund der voranstehenden eingehenden Motivirung den unter Nr. V der Tagesordnung gestellten Antrag:

„auf Rechnung der Pfälzischen Nordbahnen das gemäß Allerhöchster Concessionsurkunde vom „16. April 1870 und der Nachtragsbestimmung hierzu vom 15. Februar 1871 für den Bau der „vier neuen Nordbahnlinien auf fl. 9,450,000 festgesetzte Baucapital zur Bestreitung des hervor„getretenen Mehrbedarfes um den Betrag von fl. 2,380,000 zu erhöhen und zu genehmigen, daß „die Geldbeschaffung bis zum Belaufe dieser Summe bewerkstelligt werde in der Voraussetzung, „daß die kgl. bayerische Staatsregierung gemäß § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusions„grundlagen die dort vorgesehene 4½ procentige Zinsgarantie für die fragliche Erhöhung des „Bau- und Einrichtungscapitales der Pfälzischen Nordbahnen übernehmen werde,"

zur Annahme zu empfehlen.

Was die Beschaffung dieses nachträglich noch nothwendig gewordenen Baucapitales der Pfälzischen Nordbahnen betrifft, so wird dieselbe, wie für das Hauptcapital, im Wege eines Prioritätsanlehens zu erfolgen haben, über dessen Emission die näheren Vorschläge bis zum Eintreffen der Genehmigung unserer Anträge durch die kgl. Staatsregierung vorbehalten bleiben müssen, und beschränken wir uns heute lediglich darauf hinzuweisen, daß wir die Beschaffung des Baucapitales für Grünstadt-Eisenberg von fl. 600,000 gemäß Allerhöchster Concessionsurkunde vom 30. Januar 1874 mit der Emission des obigen Ergänzungscapitales der Nordbahnen zu verbinden beabsichtigen.

4. Maximiliansbahn.

Bezüglich der für Rechnung der Maximiliansbahn zu erbauenden neuen Linien ist Nachfolgendes zu registriren:

A. Germersheim-Wörth-Lauterburg.

Im Anschlusse an unsere Mittheilungen über den Stand dieses Unternehmens im vorigjährigen Geschäftsberichte, pag. 22 und 23, haben wir zu bemerken, daß die Ministerialurkunde über die Emission eines 4½ procentigen Prioritätsanlehens der Actiengesellschaft der Maximiliansbahn im Betrage von fl. 4,002,000 oder cM 6,860,400 zur Erbauung der obengenannten Bahn, sowie zur Herstellung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten der älteren Linien der Maximiliansbahn unter'm 9. April 1874, unseren Anträgen entsprechend, ausgefertigt und uns zugestellt worden ist.

In Folge dessen sind wir mit der Begebung des Anlehens und mit der Einleitung des Baues sofort vorangegangen und haben die auf diesen Bahnbau bezüglichen Actenstücke nach Vorschrift des allgemeinen Handelsgesetzbuches bezw. des Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870 in das Handelsregister eintragen und in dem fünften Nachtrag zu den Satzungen der Maximiliansbahn abdrucken lassen.

Der Bahnbau befindet sich in vollem Gange und steht zu erwarten, daß wir den vertragsmäßigen Fertigstellungstermin — 1. Juli 1876 — jedenfalls einhalten und vielleicht sogar, insoferne die Expropriationsprocesse nicht allzu lange aufhalten, die Inbetriebnahme dieser Linie etwas früher eintreten lassen können, was sicherem Vernehmen nach auch bei der reichsländischen Bahnstrecke Lauterburg-Straßburg der Fall sein wird.

Digitized by Google

B. Germersheim-Bruchsal.

Die Verhandlungen über die Fortsetzung der Landau-Germersheimer Bahn über den Rhein zum Anschluß an die Badische Bahn von der Landesgrenze bis nach Bruchsal sind im Laufe des vorigen Jahres dadurch zum Abschluß gelangt, daß die kgl. Staatsregierung sich für Herstellung einer festen Eisenbahnbrücke ohne Drehvorrichtung zur Bewerkstelligung des Rheinüberganges definitiv ausgesprochen und durch Gesetz vom 27. Juli 1874 die 4½procentige Zinsgarantie auf den Betrag des hiefür erwachsenden Mehraufwandes ausgedehnt hat.

Mittlerweile sind die Projecte sowohl für die Bahnstrecke von Germersheim bis zu der hier auf dem rechten Ufer liegenden badischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bruchsal, als auch für die feste Rheinbrücke selbst ausgearbeitet worden und sind die bezüglichen Pläne und Kostenanschläge nach Prüfung durch die Rheinschifffahrts-Commission, sowie durch die Reichs-Rayoncommission und die Militärbehörden von der kgl. Staatsregierung bereits genehmigt.

Wir hoffen, mit dem vorgesehenen und von der Generalversammlung ebenfalls schon genehmigten Baucapitale von fl. 1,986,000 für Bahn- und Brückenbau auszureichen.

Die Geldbeschaffung für die noch mangelnden fl. 986,000, sowie für die durch Gesetz vom 27. Juli 1874 mit Zinsgarantie versehene Subvention für die Gotthardbahn von fl. 512,000 wird erfolgen, sobald die höchste Ministerialurkunde dazu erwirkt sein wird.

Die Bauarbeiten an Bahn und Brücke sind bereits eingeleitet.

5. Die übrigen Eisenbahnprojecte,

mit denen sich die Verwaltung zu beschäftigen hatte, nämlich:

a. das Project für die Linie Bergzabern-Kaltenbach-Bahn;
b. das Project einer Eisenbahn von Zweibrücken über Hornbach nach Bitsch;
c. das Project einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Wolfstein nach Lauterecken;
d. das Project einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Schopp nach Biebermühle;
e. das Project einer Eisenbahn von Landstuhl über Thaleischweiler nach Biebermühle

befinden sich noch im Stadium der Verhandlung, so daß sich über das Zustandekommen dieser verschiedenen Projecte zur Zeit noch nichts Bestimmtes sagen läßt.

6. Die Hauptcasse der Pfälzischen Bahnen

hatte im Jahre 1874 für den Bau und Betrieb zwölf getrennte Hauptrechnungen mit sechzehn Nebenrechnungen und 84,302 Belegen zu erstellen und hat gemäß einer Zusammenstellung sämmtlicher Rechnungsabschlüsse

eine Einnahme von . .	fl.	19,687,532.	9 kr.
eine Ausgabe von . .	„	17,216,848.	58 „
und einen Saldo von . .	fl.	2,470,683.	11 kr.

nachgewiesen.

Obwohl diese Ziffern gegen die bezüglichen Ziffern des Vorjahres etwas abgenommen haben, so bekunden sie immerhin den enormen Umfang des Geschäftes im Baue und Betriebe.

Sämmtliche Rechnungen der Hauptcasse, sowie die Material- und Werkstätte-Rechnungen sind wiederum, wie gewöhnlich, sechs Wochen nach Jahresschluß fertiggestellt gewesen und konnten der Rechnungsrevision bereits am 15. Februar ds. Js. unterbreitet werden, welche durch zwei an den Sitz der Direction abgeordnete Revisoren der kgl. Rechnungskammer in München bis gegen die Hälfte des Monats April vollzogen sein wird, so daß die betreffenden Rechnungen mit den von der Direction beantworteten Revisionsnotaten gemäß § 61 Ziffer 1, bezw. § 55 Ziffer 3 der Satzungen dem Verwaltungsausschusse und dem Verwaltungsrathe zur Prüfung und Bescheidung und gemäß § 45 Ziffer 2 der Satzungen auch der Generalversammlung zur Anerkennung in Vorlage gebracht werden können.

Die Superrevision der Rechnungen pro 1873, welche, wie alljährlich, durch den nach der Pfalz abgeordneten kgl. Abrechnungscommissär des obersten Rechnungshofes in München während des verflossenen Sommers vollzogen worden ist, hat eine materielle Beanstandung nicht ergeben und sind die Rechnungsziffern durch die darauf erfolgten Definitivbeschlüsse vollständig anerkannt worden.

Digitized by Google

Zweite Abtheilung.

Stand des Actien- und Prioritäts-Capitals.

A. Ludwigsbahn.

Das Actiencapital hat pro 1874 keine Veränderung erfahren und besteht demnach, wie im vorigen Jahre, aus 23,318 Stück Actien à fl. 500 im Gesammtbetrage von . . . . . fl. 11,659,000, welches Gesammtcapital mit staatlicher Garantie von 4 pCt. Zinsen und 5 pCt. Prämpuum, zusammen von 9 pCt., bis zum 31. December 1904 versehen ist.

Auch das Prioritätscapital ist im Jahre 1874 nicht vermehrt worden und besteht, wie im letzten Geschäftsberichte erwähnt, aus nachbezeichneten Anlehen:

a. I. bis VIII. Anlehen	23,190	Stück zu fl.	11,020,000,
b. IX. Anlehen	7,000	„ „ „	3,500,000,
c. X. Anlehen	16,000	„ „ „	10,000,000,
Summa des Prioritätscapitales		fl.	24,520,000.

Die obligationsmäßige Rückzahlung der sub Lit. a angeführten Prioritätsanlehen Nr. I bis VIII ist auch pro 1874 durch notarielle Verloosung vollzogen und in seither üblicher Weise in den gelesensten Zeitungen publicirt worden.

Es sind nunmehr im Ganzen 1641 Stück Partialobligationen mit einem Capitalbetrage von fl. 799,300 amortisirt, wonach sich der Stand dieser Anlehen und zwar

a. der auf 4 pCt. convertirten Prioritätsschuld des I., II. und III. Anlehens auf .	3,205	Stück zu fl.	2,644,600,
b. des IV. Anlehens zu 4½ pCt. „ .	1,910	„ „ „	772,000,
c. des V., VI. und VII. Anlehens zu 4 pCt. auf	10,162	„ „ „	4,860,200,
d. des VIII. Anlehens zu 5 pCt. auf .	4,272	„ „ „	1,943,900,
zusammen auf . .		fl.	10,220,700

herabgemindert hat.

Digitized by Google

Die zur Amortisation der älteren Prioritätsanlehen Nr. I bis VII für das Jahr 1875 in Verwendung kommende Summe beträgt . . . . . fl. 86,200.

Die treffende Rückzahlungsrate des VIII. Prioritätsanlehens pro 1875 beträgt . . . . fl. 13,000.

Gesammtbetrag der Amortisation der Ludwigsbahn pro 1875: fl. 99,200.

Die Rückzahlung des IX. und X. Prioritätsanlehens wird gemäß des in der Genehmigungsurkunde festgesetzten Tilgungsplanes erst mit dem Jahre 1876 ihren Anfang nehmen; auch wird die Verzinsung des X. Prioritätsanlehens, welches das Baucapital der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn bildet, erst mit Eröffnung dieser Bahn in ihrer ganzen Länge gegen Ende des Jahres 1875 dem Conto des gemeinschaftlichen Betriebes anheimfallen.

Zur Beschaffung des Baucapitales für mehrere von der Generalversammlung theils im Jahre 1873, theils 1874 bereits genehmigte Verwendungszwecke, nämlich den Mehrbedarf für Landau-Pirmasens-Zweibrücken, den Bedarf für Zweibrücken-Saargemünd, für die Bexbacher Kohlenbahn, für die Speyer-Rheinbahn und verschiedene Ergänzungsbauten der älteren Bahnlinien, wird, wie in der Abtheilung I dieses Berichtes Ziffer 2 bereits referirt wurde, die Ausgabe des XI. Prioritätsanlehens der Ludwigsbahn im Betrage von fl. 7,450,000 oder 12,771,000 ℳ mit einem staatlich garantirten Zinsfuße von 4½ pCt. im Laufe dieses Jahres bewerkstelligt werden.

Die Tabelle über den Stand und die successive Rückzahlung der Prioritätsanlehen I bis VII, sodann die Tilgungstabellen des VIII., des IX. und des X. Prioritätsanlehens, endlich das Verzeichniß der verloosten und bis heute zur Rückzahlung noch nicht angemeldeten Prioritätsobligationen haben wir, wie alljährlich, hier beigefügt.

Digitized by Google

Tabelle

über den Stand und die successive Amortisation der Prioritäts-Anlehen Nr. I bis VII der Pfälzischen Ludwigsbahn.

Perioden der Rückzahlung.	I. Anlehen ad 2,000,000fl. vom Jahr 1848, ursprünglich zu 5 %, im Jahre 18$^{61}/_{62}$ convertirt auf 4%.		II. Anlehen ad 500,000 fl. vom Jahr 1852, ursprünglich zu 5%, im Jahre 18$^{61}/_{62}$ convertirt auf 4%.		III. Anlehen ad 700,000 fl. vom Jahr 1856, ursprünglich zu 5%, im Jahre 18$^{61}/_{62}$ convertirt auf 4%.		IV. Anlehen ad 800,000 fl. vom Jahr 1858 zu 4½%.		V. Anlehen ad 900,000 fl. vom Jahr 1861 zu 4%.		VI. Anlehen ad 3,420,000fl. vom Jahr 1862 zu 4%.		VII. Anlehen ad 700,000 fl. vom Jahr 1865 zu 4%.		Total der Rückzahlung.			Verminderung der Zinslast von 5 zu 5 Jahren.
	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	Im Ganzen	
1854 bis 1858	11,000	55,000	2,750	13,750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,750	68,750	68,750	2,750
1859 „ 1863	14,000	70,000	3,500	17,500	4,900	24,500	—	—	—	—	—	—	—	—	22,400	112,000	180,750	7,230
1864 „ 1868	18,000	90,000	4,500	22,500	6,300	31,500	2,000	10,000	—	—	—	—	—	—	30,800	154,000	334,750	13,440
1869 „ 1873	23,000	115,000	5,750	28,750	8,050	40,250	2,000	10,000	4,500	22,500	17,100	85,500	4,000	20,000	64,400	322,000	656,750	26,370
1874 „ 1878	29,000	145,000	7,250	36,250	10,150	50,750	8,000	40,000	6,300	31,500	20,500	102,500	5,000	25,000	86,200	431,000	1,087,750	43,810
1879 „ 1883	37,000	185,000	9,250	46,250	12,950	64,750	10,400	52,000	9,000	45,000	27,400	137,000	6,500	32,500	112,500	562,500	1,650,250	66,570
1884 „ 1888	48,000	240,000	12,000	60,000	17,150	85,750	12,000	60,000	12,600	63,000	34,200	171,000	8,000	40,000	143,950	719,750	2,370,000	95,660
1889 „ 1893	61,000	305,000	15,250	76,250	22,050	110,250	14,400	72,000	16,200	81,000	44,500	222,500	10,000	50,000	183,400	917,000	3,287,000	132,700
1894 „ 1898	78,000	390,000	19,500	97,500	28,350	141,750	17,600	88,000	20,700	103,500	54,700	273,500	12,500	62,500	231,350	1,156,750	4,443,750	179,410
1899 „ 1903	81,000	405,000	20,250	101,250	30,100	150,500	21,600	108,000	26,100	130,500	68,400	342,000	16,500	82,500	263,950	1,319,750	5,763,500	232,740
1904 „ 1908	—	—	—	—	—	—	32,000	160,000	36,900	184,500	92,300	461,500	24,500	122,500	185,700	928,500	6,692,000	270,680
1909 „ 1913	—	—	—	—	—	—	40,000	200,000	47,700	238,500	133,400	667,000	35,000	175,000	256,100	1,280,500	7,972,000	322,900
1914 „ 1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191,500	957,500	45,000	*) 90,000	236,500	1,047,500	9,020,000	364,800
		2,000,000		500,000		700,000		800,000		900,000		3,420,000		700,000		9,020,000		

*) Diese Rückzahlungen treffen nur die Jahre 1914 u. 1915.

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1870 bis 1918, rückzahlbaren VIII. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Ludwigsbahn

von Zwei Millionen Gulden vom Jahre 1869.

Jahre.	Capital.	Jahre.	Capital.	Jahre.	Capital.	Jahre.	Capital.
	fl.		fl.		fl.		fl.
1870	10,100	Uebertrag:	180,100	Uebertrag:	487,500	Uebertrag:	1,043,400
1871	10,700	1883	19,300	1895	34,800	1907	63,000
1872	11,200	1884	20,200	1896	36,600	1908	66,100
1873	11,800	1885	21,200	1897	38,400	1909	69,500
1874	12,300	1886	22,300	1898	40,400	1910	73,000
1875	13,000	1887	23,500	1899	42,400	1911	76,700
1876	13,600	1888	24,600	1900	44,500	1912	80,600
1877	14,300	1889	25,900	1901	46,800	1913	84,600
1878	15,000	1890	27,200	1902	49,200	1914	89,000
1879	15,800	1891	28,600	1903	51,600	1915	93,400
1880	16,600	1892	30,000	1904	54,300	1916	98,200
1881	17,400	1893	31,500	1905	57,000	1917	103,100
1882	18,300	1894	33,100	1906	59,900	1918	59,400
Zu übertragen:	180,100	Zu übertragen:	487,500	Zu übertragen:	1,043,400	Total:	2,000,000

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1876 bis 1924, rückzahlbaren IX. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Ludwigsbahn

von Drei und ein halb Millionen Gulden vom Jahre 1872.

per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.
	fl.		fl.		fl.
1876	17,700	Uebertrag:	460,300	Uebertrag:	1,435,800
1877	18,700	1893	41,000	1909	90,400
1878	19,600	1894	43,100	1910	95,000
1879	20,500	1895	45,300	1911	99,800
1880	21,600	1896	47,600	1912	104,900
1881	22,700	1897	50,000	1913	110,200
1882	23,900	1898	52,600	1914	115,700
1883	25,000	1899	55,200	1915	121,600
1884	26,300	1900	58,000	1916	127,700
1885	27,600	1901	60,900	1917	134,200
1886	29,000	1902	64,000	1918	141,100
1887	30,500	1903	67,200	1919	148,100
1888	32,000	1904	70,600	1920	155,700
1889	33,700	1905	74,200	1921	163,500
1890	35,400	1906	77,900	1922	171,800
1891	37,100	1907	81,900	1923	180,500
1892	39,000	1908	86,000	1924	104,000
Zu übertragen:	460,300	Zu übertragen:	1,435,800	Total:	3,500,000

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1876 bis 1924, rückzahlbaren X. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Ludwigsbahn

von Zehn Millionen Gulden vom Jahre 1872.

per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.
	fl.		fl.		fl.
1876	50,700	Uebertrag:	1,315,700	Uebertrag:	4,102,800
1877	53,300	1893	117,200	1909	258,200
1878	56,000	1894	123,200	1910	271,300
1879	58,700	1895	129,300	1911	235,200
1880	61,700	1896	136,000	1912	299,700
1881	64,800	1897	142,800	1913	314,800
1882	68,200	1898	150,200	1914	330,700
1883	71,500	1899	157,600	1915	347,300
1884	75,200	1900	165,700	1916	364,800
1885	79,000	1901	174,000	1917	383,500
1886	83,000	1902	182,800	1918	403,000
1887	87,200	1903	192,000	1919	423,200
1888	91,500	1904	201,800	1920	444,800
1889	96,100	1905	212,000	1921	467,200
1890	101,000	1906	222,700	1922	490,800
1891	106,100	1907	234,000	1923	515,700
1892	111,700	1908	245,800	1924	297,000
Zu übertragen:	1,315,700	Zu übertragen:	4,102,800	Total:	10,000,000

Verzeichniß

der

ausgelooßten und bis heute zur Rückzahlung noch nicht angemeldeten Prioritäts-Obligationen und zwar:

1) der auf 4 pCt. convertirten Prioritäts-Obligationen des I. bis III. Anlehens.

(Coupons incl. 1. October 1872 schwarzer Druck auf weißem Papier, vom 1. April 1873 ab Coupons mit schwarzem Druck auf gelbem Papier; Werthbetrag in farbigen Feldern.)

Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.
A.	482	1 October 1873	E.	194	1. October 1874	I.	73	1. October 1874
»	553	» 1873	»	285	» 1874	»	108	» 1874
»	661	» 1873	»	312	» 1873	»	121	» 1874
»	707	» 1874	»	338	» 1873	»	226	» 1874
B.	49	» 1874	»	404	» 1873	»	235	» 1873
»	448	» 1874	F.	99	» 1874	»	272	» 1874
»	635	» 1874	»	103	» 1874	»	291	» 1874
»	705	» 1874	»	129	» 1871	L.	67	» 1873
C.	255	» 1874	»	288	» 1874	»	297	» 1874
»	413	» 1873	»	339	» 1873	»	399	» 1874
»	449	» 1873	»	358	» 1863	M.	142	» 1873
»	483	» 1874	»	442	» 1873	»	153	» 1873
D.	68	» 1874	G.	61	» 1873	»	320	» 1874
»	108	» 1873	»	71	» 1874	»	380	» 1874
»	186	» 1874	»	99	» 1873	»	585	» 1874
»	212	» 1874	»	196	» 1874	»	587	» 1873
»	381	» 1873	»	245	» 1874	»	756	» 1874
»	448	» 1874	H.	199	» 1873	»	909	» 1873
E.	6	» 1874						

2) der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen des IV. Anlehens.

(Coupons schwarzer Druck auf blauem Papier; Werthbetrag in farbigen Feldern.)

Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.
A.	20	1. October 1874	C.	174	1. October 1874
B.	164	» 1874	»	209	» 1873
»	178	» 1874	»	676	» 1874
»	452	» 1874	»	778	» 1874
C.	170	» 1874			

Digitized by Google

3) der 4 pCt. Prioritäts-Obligationen des V. bis VII. Anlehens.

(Coupons schwarzer Druck auf rothem Papier.)

Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.
B.	370	1. October 1874	D.	1554	1. October 1874	E.	1825	1. October 1874
C.	374	» 1874	»	1991	» 1874	»	2279	» 1874
»	604	» 1874	E.	214	» 1874	F.	1082	» 1874
»	704	» 1874	»	775	» 1874	»	1123	» 1874
»	826	» 1874	»	877	» 1874	»	1248	» 1874
D.	3	» 1874	»	986	» 1874	»	1534	» 1874
»	158	» 1874	»	1120	» 1874	»	1625	» 1874
»	559	» 1874	»	1303	» 1874	»	1750	» 1874
»	841	» 1874	»	1334	» 1874	»	2053	» 1874
»	1000	» 1874	»	1400	» 1874	I.	5	» 1874
»	1175	» 1874	»	1653	» 1874			

4) der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen des VIII. Anlehens.

(Coupons schwarzer Druck auf weißem Papier; Werthbetrag in farbigen Feldern.)

Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.	Lit.	№	Rückzahlungs-Termin der Obligationen.
A.	286	1. October 1874	B.	495	1. October 1872	C.	484	1. October 1870
»	295	» 1873	»	557	» 1873	»	743	» 1874
»	353	» 1873	»	566	» 1871	»	813	» 1874
»	567	» 1874	»	795	» 1874	»	1146	» 1871
»	770	» 1872	»	951	» 1874	»	1169	» 1872
»	788	» 1874	»	984	» 1873	»	1303	» 1874
»	809	» 1871	C.	4	» 1874	»	1417	» 1872
B.	65	» 1873	»	230	» 1870	»	1873	» 1873
»	362	» 1874	»	256	» 1874	»	1993	» 1873
»	374	» 1874	»	415	» 1874			

Digitized by Google

B. Maximiliansbahn.

Das Actiencapital der Maximiliansbahn hat im Jahre 1874 keine Veränderung erfahren und besteht daher, wie seither, im Ganzen aus 13,550 Stück Actien à fl. 500 mit fl. 6,775,000, welches Gesammtcapital mit einer staatlichen Garantie von 4½ pCt. Zinsen und 1 pCt. Präcipuum, zusammen von 5½ pCt., bis zum 31. December 1904 versehen ist.

Das Prioritätscapital der Maximiliansbahn ist dagegen im Jahre 1874 vermehrt worden durch die Beschaffung des Baucapitals für die neue Linie Germersheim-Wörth-Lauterburg und einige Ergänzungsbauten der alten Linien, worüber in dem Geschäftsberichte pro 1873, Abth. I Ziffer 8, ausführlich berichtet worden ist. Zu diesem Zwecke ist die Ausgabe des zweiten Prioritätsanlehens der Maximiliansbahn auf Grund der höchsten Ministerial-Urkunde vom 9. April 1874 im Betrage von fl. 4,002,000 oder 6,860,400 ℳ mit einem staatlich garantirten Zinsfuße von 4½ pCt. in nachfolgenden Partialen

Lit. A.	1500	Stück	zu	1800 ℳ	=	2,700,000 ℳ,
„ B.	2000	„	„	1200 „	=	2,400,000 „
„ C.	2934	„	„	600 „	=	1,760,400 „
zusammen	6434	Stück	mit	. .		6,860,400 ℳ

bewerkstelligt worden.

Das erste Prioritätsanlehen der Maximiliansbahn, welches im Jahre 1871 für Landau-Germersheim, sowie für den Anschluß an das badische Bahnnetz mit einem 4½procentigen Zinsfuße ausgegeben wurde, besteht aus

5500 Stück Partialobligationen im Betrage von . .	fl. 2,500,000.
Hiezu das II. Prioritätsanlehen mit	
6434 Stück Partialobligationen im Betrage von . .	„ 4,002,000.
Gesammtbetrag des Prioritätscapitals der Maximiliansbahn	fl. 6,502,000.

Die Rückzahlung der Prioritätsobligationen des I. Anlehens wird nach dem festgesetzten Tilgungsplane erst im Jahre 1876, des II. Anlehens dagegen erst im Jahre 1877 beginnen und in je 49 Jahren nach den beigefügten Tilgungstabellen bewerkstelligt werden.

Digitized by Google

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1876 bis 1924, rückzahlbaren I. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Maximiliansbahn

von Zwei und ein halb Millionen Gulden vom Jahre 1871.

per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.
	fl.		fl.		fl.
1876	12,600	Uebertrag:	328,900	Uebertrag:	1,025,800
1877	13,400	1893	29,400	1909	64,500
1878	14,000	1894	30,700	1910	67,900
1879	14,700	1895	32,400	1911	71,200
1880	15,400	1896	34,000	1912	74,900
1881	16,300	1897	35,800	1913	78,700
1882	17,000	1898	37,500	1914	82,600
1883	17,900	1899	39,300	1915	86,900
1884	18,700	1900	41,400	1916	91,200
1885	19,800	1901	43,500	1917	95,900
1886	20,700	1902	45,800	1918	100,800
1887	21,800	1903	48,000	1919	105,800
1888	22,900	1904	50,500	1920	111,200
1889	24,100	1905	53,000	1921	116,800
1890	25,200	1906	55,600	1922	122,700
1891	26,500	1907	58,500	1923	128,900
1892	27,900	1908	61,500	1924	74,200
Zu übertragen:	328,900	Zu übertragen:	1,025,800	Total:	2,500,000

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1877 bis 1924, rückzahlbaren II. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Maximiliansbahn

von fl. 4,002,000 oder 6,860,400 Mark vom Jahre 1874.

per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge in Mark.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge in Mark.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge in Mark.
	ℳ		ℳ		ℳ
1877	34,800	Uebertrag:	902,400	Uebertrag:	2,815,200
1878	36,600	1894	80,400	1910	177,000
1879	38,400	1895	84,600	1911	186,000
1880	40,200	1896	88,800	1912	195,600
1881	42,600	1897	93,000	1913	205,800
1882	44,400	1898	97,800	1914	215,400
1883	46,800	1899	103,200	1915	226,800
1884	49,200	1900	108,600	1916	238,200
1885	51,600	1901	113,400	1917	250,200
1886	54,000	1902	119,400	1918	263,400
1887	57,000	1903	125,400	1919	276,600
1888	60,000	1904	132,000	1920	290,400
1889	62,400	1905	138,600	1921	305,400
1890	66,000	1906	145,200	1922	320,400
1891	69,000	1907	153,000	1923	336,600
1892	72,600	1908	160,800	1924	353,400
1893	76,800	1909	168,600	1925	204,000
Zu übertragen:	902,400	Zu übertragen:	2,815,200	Total:	6,860,400

C. Nordbahnen.

Das Actiencapital der Pfälziſchen Nordbahnen hat ſich im Jahre 1874 nicht verändert und beſteht:

1) für Landſtuhl-Kuſel	aus	3,480	Stück à	fl. 500	= fl.	1,740,000,
2) für Neuſtadt-Dürkheim	„	2,900	„ „	„ „	= „	1,450,000,
3) für die Alſenzbahn	„	15,400	„ „	„ „	= „	7,700,000,
im Ganzen	aus	21,780	Stück à	fl. 500	= fl.	10,890,000,

welches Geſammt-Actiencapital mit einer ſtaatlichen Zinſengarantie von 4 pCt. bis 31. December 1904 verſehen iſt.

Auch das Prioritätscapital der Nordbahnen iſt im Jahre 1874 nicht vermehrt worden und beſteht daher, wie im Vorjahre, aus 16,720 Stück Prioritätsobligationen im Geſammtbetrage von fl. 9,452,000, welche zur Erbauung der vier neuen Nordbahn-Linien unter ſtaatlicher Zinsgarantie von 5 bezw. 4½ pCt. emittirt worden ſind.

Die Amortiſation dieſes Prioritätsanlehens der Nordbahnen beginnt erſt im Jahre 1876 und wird nach Maaßgabe der beifolgenden Tilgungstabelle innerhalb 49 Jahren vollzogen.

Von den neuen Nordbahn-Linien wurden pro 1874 nur die Zellerthalbahn mit fl. 550,000 und Dürkheim-Monsheim mit fl. 2,700,000 à conto des Betriebes verzinst, während das Baucapital der Donnersberger und Frankenthal-Freinsheimer Bahn zur Zeit noch und bis zur Betriebseröffnung, die im Laufe dieſes Jahres wohl ſtattfinden wird, auf Rechnung des Baues verzinst werden muß, wogegen aber auch das Ergebniß des proviſoriſchen Betriebes auf den vollendeten Theilſtrecken dem Bauconto anheimfällt.

Digitized by Google

Tilgungs-Tabelle

des in 49 Jahren, von 1876 bis 1924, rückzahlbaren I. Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Nordbahnen

von 9,452,000 Gulden vom Jahre 1871.

per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.	per 1. October der Jahre:	Zurückzuzahlende Capitalsbeträge.
	fl.		fl.		fl.
1876	47,700	Uebertrag:	1,243,500	Uebertrag:	3,878,200
1877	50,600	1893	111,100	1909	243,900
1878	52,900	1894	116,200	1910	256,600
1879	55,800	1895	122,400	1911	269,400
1880	58,100	1896	128,500	1912	283,100
1881	61,400	1897	135,200	1913	297,700
1882	64,300	1898	141,800	1914	312,400
1883	67,600	1899	148,900	1915	328,400
1884	70,900	1900	156,400	1916	345,000
1885	74,700	1901	164,400	1917	362,500
1886	78,500	1902	173,000	1918	380,900
1887	82,200	1903	181,500	1919	399,800
1888	86,500	1904	190,900	1920	420,600
1889	91,200	1905	200,400	1921	441,400
1890	95,500	1906	210,300	1922	464,100
1891	100,200	1907	221,200	1923	487,300
1892	105,400	1908	232,500	1924	280,700
Zu übertragen:	1,243,500	Zu übertragen:	3,878,200	Total:	9,452,000

Digitized by Google

Dritte Abtheilung.

Bau.

I. Bauausführung à conto des Anlagecapitales.

A. Ludwigsbahn.

a. Aeltere Linien.

Die Hauptrechnung des Anlagecapitales (Beilage A Ziffer 1) weist folgenden Abschluß nach:

Einnahmen.

Einnahmen der Vorjahre	fl. 28,159,757. 16 kr.	
„ pro 1874	„ 9,414. 25 „	
Summa aller Einnahmen		fl. 28,169,171. 41 kr.

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre:

a. Allgemeine Baukosten	fl. 2,065,586. 7 kr.	
b. Eigentliche Baukosten	„ 18,014,109. 26 „	
c. Einrichtungskosten.	„ 8,056,664. 15 „	
Summa aller Ausgaben der Vorjahre		fl. 28,136,359. 48 kr.

Ausgaben pro 1874:

a. Allgemeine Baukosten	fl. 15. 36 kr.	
b. Eigentliche Baukosten	„ 304,579. 36 „	
c. Einrichtungskosten	„ 131,085. 11 „	
Summa der Ausgaben pro 1874		fl. 435,680. 23 kr.
Summa aller Ausgaben		fl. 28,572,040. 11 kr.

Digitized by Google

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	fl. 28,169,171. 41 kr.	
Summa aller Ausgaben	„ 28,572,040. 11 „	
Passivrest		fl. 402,868. 30 kr.

Die Einnahmen pro 1874 bestehen aus dem Erlöse von entbehrlichen, veräußerten Mobilien und Immobilien, sowie aus einigen zufälligen Intraden von Rückersätzen ꝛc. ꝛc. von minderem Belange.

Die Ausgaben pro 1874 werden durch die nachstehende übersichtliche Zusammenstellung näher nachgewiesen:

A. Allgemeine Baukosten.

Buchbinderarbeiten u. dergl.	fl. 15. 36 kr.		
Summa A.		fl.	15. 36 kr.

B. Eigentliche Bau- und Einrichtungskosten.

Cap. I. Technische Direction	fl. 12. 30 kr.		
Summa des Cap. I. . .		fl.	12. 30 kr.
Sind Diäten u. A. bei Uebernahme von neuen Locomotiven.			
Cap. II. Grundankauf	fl. 21,280. 34 kr.		
Dafür wurden erworben:			
1) Zur Erweiterung des Rangirbahnhofes Ludwigshafen (Ackerland) . . .	309,3 Dec.,		
2) zur Anlage eines Reservegeleises hinter Kaiserslautern (Waldland) . . .	407,5 „		
3) zur Erweiterung des Bahnhofes St. Ingbert (Ackerland)	97,6 „		
Zusammen . . .	814,4 Dec.,		
d. i. pro Decimale fl. 26 incl. Waldland und ohne Waldland pro Decimale ca. fl. 50.			
Summa des Cap. II. . .		fl.	21,280. 34 kr.
Cap. III. Erbauungskosten der eigentlichen Bahn.			
§ 1. Erdarbeiten	fl. 21,844. 25 kr.		
Dafür wurden hergestellt:			
1) als Fortsetzung der Auffüllungsarbeiten zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Ludwigshafen wurden gefördert und transportirt	5,680 Kubikmeter,		
2) zur Erweiterung des Rangirbahnhofes in Ludwigshafen mittelst Materialzügen aus Füllgruben bei Rheingönheim bezogen .	19,450 „		
3) zur Erweiterung des Bahnhofes Schifferstadt wurden gefördert	530 „		
4) zur beßgleichen des Bahnhofes Speyer .	3,314 „		
5) „ „ „ „ Würzbach	3,140 „		
Zusammen . . .	32,114 Kubikmeter.		
Dabei stellt sich der Kubikmeter durchschnittlich auf 40 kr.			
Zu übertragen . . .	fl. 21,844. 25 kr.	fl.	21,293. 4 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .			fl. 21,844. 25 kr.	fl. 21,293. 4 kr.
§ 3.	Brücken, Durchläſſe ꝛc.			fl. 145. 55 kr.	
	Betrifft einen neuen Durchlaß im Bahnhofe Speyer.				
§ 4.	Unterbau.				
	a. Kiesbett	fl. 1,581. 11 kr.			
	b. Schwellenlieferung . . .	„ 4,822. 43 „			
	Zuſammen			fl. 6,403. 54 kr.	
	An Kiesmaterial wurde für die Geleiſe zur Bahnhoferweiterung Ludwigshafen 2062 Kubikmeter aus dem Rhein bezogen und ſtellt ſich der Kubikmeter auf durchſchnittlich 46 kr.				
	An Schwellen wurden beſchafft für die Geleiserweiterungen in Schifferſtadt und Speyer:				
	650 Stück kyaniſirte gewöhnliche kieferne Schwellen,				
	564 „ eichene gewöhnliche Schwellen und				
	176 „ eichene Langſchwellen.				
	Zuſammen 1390 Stück, gibt pro Stück einen Durchſchnittspreis von fl. 3. 30 kr.				
§ 5.	Oberbau			fl. 36,339. 11 kr.	
	In dieſer Summe iſt enthalten:				
a.	204 Ctr. Vollſchienen aus Stahl zu Weichen für die Erweiterung des Bahnhofes Ludwigshafen	fl. 1,867. 44 kr.			
b.	98,02 Ctr. gewöhnliche Schienen aus Stahl zu Hauptſchienen für Weichen in Ludwigshafen .	fl. 974. 46 kr.			
c.	1432 Ctr. gewöhnliche Eiſenſchienen für die Bahnhoferweiterung Ludwigshafen . .	fl. 9,924. 49 kr.			
d.	50 Ctr. gebrauchte Schienen für eine Erweiterung in Schifferſtadt	fl. 614. 15 kr.			
e.	155,33 Ctr. Stahllaſchen für Ludwigshafen .	fl. 1,630. 58 kr.			
f.	30,09 Ctr. Bolzen „ „ .	fl. 351. 3 kr.			
g.	39.75 Ctr. Unterlagsplatten „ „ .	fl. 260. 52 kr.			
h.	101.5 Ctr. Hackennägel für den Hauptbahnhof Ludwigshafen	fl. 1,435. 39 kr.			
i.	81,08 Ctr. deßgl. für den Rangirbahnhof .	fl. 1,143. 13 kr.			
k.	für Um- und Neulegen von Geleiſen im Hauptbahnhofe Ludwigshafen	fl. 13,802. — kr.			
l.	für deßgl. im Rangirbahnhofe Ludwigshafen .	fl. 3,010. — kr.			
m.	für deßgl. in den Bahnhöfen Schifferſtadt und Speyer	fl. 1,206. 5 kr.			
n.	für verſchiedenes Geſchirr beim Legen der Geleiſe in Ludwigshafen	fl. 117. 47 kr.			
	Zuſammen wie oben . . .	fl. 36,339. 11 kr.			
§ 6.	Straßen- und Wegübergänge			fl. 100. 48 kr.	
	Dafür wurde eine neue Barriere im Bahnhofe Ludwigshafen aufgeſtellt.				
	Zu übertragen . . .			fl. 64,834. 13 kr.	fl. 21,293. 4 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	fl. 64,834. 13 kr.	fl. 21,293.	4 kr.
§ 7.	**Bahnwartswohnungen und Wächterhäuschen.** .	fl. 2,210. 19 kr.		
	Dafür wurden elf hölzerne Häuschen für Weichenwärter in Ludwigshafen beschafft, dann in Schifferstadt und Speyer in Folge Erweiterung je ein steinernes Wächterhäuschen abgebrochen und neu versetzt.			
§ 8.	**Einfriedigung der Bahn**	fl. 5,356. 3 kr.		
	Hiefür wurde zu beiden Seiten der Zufuhrstraße zur Rheinbrücke in Ludwigshafen ein eisernes Geländer auf Steinsockel (290 laufende Meter lang) hergestellt; pro 1873 sind bereits fl. 1271. 26 kr. darauf verausgabt.			
§ 9.	**Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains** .	fl. 5. 53 kr.		
	Betrifft die Absteinung von neu erworbenem Terrain in der Gemarkung St. Ingbert.			
§ 10.	**Verschiedenartige gemeinsame Bahnbaukosten** .	fl. 2,991. 34 kr.		
	Dahin gehören: vom Hauptmagazin des Betriebes abgegebene Materialien, als: Brennmaterial, Fett- und Putzwaaren zu den Materialzügen in Ludwigshafen, Beträge für Aufsicht und Remuneration an Verwaltungsbeamte bei Erweiterungsarbeiten in Ludwigshafen.			
	Summa des Cap. III. . .		fl. 75,398.	2 kr.
Cap. IV.	**Anlegungskosten der Bahnhöfe.**			
§ 1.	**Pflaster- und Chaussirungsarbeiten** . . .	fl. 620. 30 kr.		
	Betrifft neue Uebergänge im Bahnhofe Ludwigshafen und eine Zufahrt zu einem neuen Güterschoppen im Bahnhofe Speyer.			
§ 2.	**Abzugscanäle**	fl. 160. — kr.		
	Zur Entwässerung des Bahnhofes Speyer verwendet.			
§ 3.	**Drehscheiben, Ausweichen** ꝛc.	fl. 4,209. 6 kr.		
	Dafür wurden beschafft: 3 einfache Weichen für die Erweiterung in Speyer, 4 deßgl. für Schifferstadt, 16 Hartgußkreuzungen für die Erweiterung in Ludwigshafen, 4 deßgl. für Schifferstadt.			
§ 4.	**Wasserreservoirs, Pumpwerke** ꝛc.	fl. 3,193. 15 kr.		
	Dahin gehört: 1) Die Beschaffung eines eisernen Reservoirs für die Locomotivspeisung in Ludwigshafen. 2) Die Aufstellung eines Füllkrahnens daselbst mit Ablaufschacht ꝛc. 3) Die Herstellung der Wasserleitung dazu aus 0,15 Meter weiten Gußröhren 4) Die Beschaffung einer zweipferdigen Dampfmaschine mit stehendem Röhrenkessel. 5) Taglohnarbeiten für eine Wasserleitung im Bahnhofe Speyer zur Speisung der Locomotive an einem Füllkrahnen (unvollendet).			
	Zu übertragen . . .	fl. 8,182. 51 kr.	fl. 96,691.	6 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .		fl. 8,182. 51 kr.	fl. 96,691. 6 kr.
§ 5.	Dienstgebäude		fl. 152,638. 40 kr.	
	Dafür wurde ausgeführt:			
a.	Im Bahnhofe Bexbach das Stationshaus vollendet und noch ein neues Abtrittgebäudchen von 18 Quadratmeter Grundfläche hergestellt .	fl. 3,674. 28 kr.		
	In den Vorjahren wurde darauf verausgabt .	fl. 12,906. 37 kr.		
	Hiezu pro 1874 . .	„ 3,674. 28 „		
	gibt Summa . .	fl. 16,581. 5 kr.		
b.	Im Bahnhofe Kindsbach eine Restzahlung auf das Stationshaus von	fl. 66. 40 kr.		
	In den Vorjahren darauf angewiesen . .	fl. 7,344. 52 kr.		
	Hiezu pro 1874 . .	„ 66. 40 „		
	gibt Summa . .	fl. 7,411. 32 kr.		
c.	Im Bahnhofe Kaiserslautern eine neue Wagenreparatur-Werkstätte — Fortsetzung vom vorigen Jahre —, deßgl. eine neue Locomotivremise, ein Magazin und Bureaugebäude (sämmtlich in diesem Jahre vollendet)	fl. 113,923. 53 kr.		
d.	Ein größerer Anbau an das Stationsgebäude in Weidenthal (unvollendet)	fl. 4,408. 48 kr.		
e.	Für das Stationshaus Böhl ist ein neuer Plan vorbereitet und dafür verrechnet . .	fl. 110. — kr.		
f.	Im Bahnhofe Ludwigshafen als Fortsetzung der Erweiterung wurde ausgegeben . .	fl. 24,031. 11 kr.		
	Darin sind enthalten die im vorjährigen Berichte vorgesehenen Restzahlungen auf den neuen Güterschoppen, dann Ausgaben für Erweiterung der Locomotivremisen, der Gasfabrik u. A., worüber der nächstjährige Bericht das Detail bringen wird.			
g.	Im Bahnhofe Speyer ebenfalls als Fortsetzung der Erweiterung	fl. 6,423. 40 kr.		
	Dahin gehört die Herstellung von Dienstlocalen für das Zugpersonal, eines zweiten Güterschoppens und eines Wasserhauses mit Dampfmaschinenraum ꝛc. Detailabrechnung folgt nächstes Jahr.			
	Zusammen wie oben . . .	fl. 152,638. 40 kr.		
§ 6.	Einfriedigungen		fl. 793. 10 kr.	
	In Ludwigshafen und Speyer bei den Erweiterungen verwendet.			
	Zu übertragen . . .		fl. 161,614. 41 kr.	fl. 96,691. 6 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .		fl. 161,614. 41 kr.	fl. 96,691. 6 kr.
§ 7. Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen		fl. 2,141. 45 kr.	
Diese Ausgaben beziehen sich auf:			
a. die Herstellung von Trottoirpflaster in Bexbach,			
b. die deßgl. eines Fundaments für eine neue Brückenwaage im Bahnhofe Ludwigshafen,			
c. auf Erweiterung der Trottoiranlagen daselbst,			
d. im Bahnhofe Speyer auf die Herstellung des Schiebebühnenraumwerks vor dem neuen Schoppen und auf die Herstellung eines Brunnens an dem neu errichteten Dampfpumpenhaus.			
Summa des Cap. IV. . .			fl. 163,756. 26 kr.
Cap. V. Einrichtung der Werkstätten.			
§ 1. Anschaffung von Werkzeugen.			
Anschaffung von drei starken Winden mit Doppelgetrieb . .		fl. 142. 34 kr.	
Summa des Cap. V. . .			fl. 142. 34 kr.
Cap. VI. Anschaffung von Fahrapparaten.			
§ 1. Locomotiven.			
Restzahlung auf die Lieferung von zwei Güterzug-Locomotiven laut Vertrag vom 6. Februar 1872 à fl. 29,650 . . .	fl. 12,000. — kr.		
Dritte Abschlagszahlung auf die Lieferung von zwei Personenzug-Locomotiven laut Vertrag vom 6. Januar 1873 à fl. 27,250	fl. 16,166. 40 kr.		
Summa des § 1		fl. 28,166. 40 kr.	
§ 2. Personen- und Packwagen.			
Restzahlung auf acht Personenwagen I. und II. Classe laut Vertrag vom 20. Dec. 1871	fl. 3,470. — kr.		
Restzahlung auf 20 Personenwagen III. Classe laut Vertrag vom 20. December 1871	fl. 4,796. — kr.		
Restzahlung auf fünf Reisegepäckwagen laut Vertrag vom 20. December 1871 . .	fl. 1,225. — kr.		
Summa des § 2		fl. 9,491. — kr.	
§ 3. Güterwagen.			
Umbau von 27 Güterwagen . . .	fl. 32,907. — kr.		
Lieferung von vier gedeckten Güterwagen	fl. 5,244. — kr.		
Lieferung von 20 Stück Tragfedern .	fl. 287. 4 kr.		
Restzahlung auf 490 offene Güter- und Kohlenwagen, Vertrag vom 5. März 1872	fl. 52,875. — kr.		
Restzahlung auf fünf offene Güterwagen mit 400 Centner Tragfähigkeit . . .	fl. 1,600. — kr.		
Summa des § 3		fl. 92,913. 4 kr.	
Summa des Cap. VI. . .			fl. 130,570. 44 kr.
Zu übertragen . . .			fl. 391,160. 50 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .		fl. 391,160. 50 kr.
Cap. VII. Allgemeine Reservefonds.			
Verschiedene Entschädigungen	fl. 126. 33 kr.		
Summa des Cap. VII. . .			fl. 126. 33 kr.
Cap. IX. Elektrischer Telegraph etc.			
§ 1. Telegraph und Signalvorrichtungen.			
Tit. 2. Verlegung von Drahtleitungen . .	fl. 67. 6 kr.		
Summa des § 1		fl. 67. 6 kr.	
§ 2. Uhren und sonstige Vorrichtungen.			
Tit. 1. Lieferung einer Thurmuhr für Bexbach .	fl. 317. — kr.		
Lieferung von einem Läutewerk . .	fl. 700. — kr.		
Summa des § 2		fl. 1,017. — kr.	
Summa des Cap. IX. . .			fl. 1,084. 6 kr.
Cap. XIX. Betriebseinrichtungen.			
§ 1. Anschaffung von Möbeln . .	fl. 96. — kr.		
Summa des § 1		fl. 96. — kr.	
§ 3. Anschaffung verschiedener Geräthschaften für den Transportdienst.			
Lieferung von drei Flaschenzügen . .	fl. 148. 3 kr.		
Lieferung einer Decimalwaage . . .	fl. 140. — kr.		
Summa des § 3		fl. 288. 3 kr.	
§ 8. Beleuchtung der Bahnhöfe.			
Lieferung von Laternen und Röhren . .	fl. 130. 24 kr.		
Summa des § 8		fl. 130. 24 kr.	
Summa des Cap. XIX. . .			fl. 514. 27 kr.
Cap. XX. Einrichtung der Gasbeleuchtung.			
§ 1. Erweiterung der Gasbeleuchtung in Ludwigshafen		fl. 6,082. 53 kr.	
§ 2. Gasinstallationsarbeiten im Bahnhofe Kaiserslautern		fl. 4,887. 49 kr.	
§ 3. Erweiterung der Einrichtungen in Speyer . .		fl. 2,015. 37 kr.	
Summa des Cap. XX. . .			fl. 12,986. 19 kr.
Cap. XXIV. Einrichtung von Wohnungen für das untere Dienstpersonal . . . . . Sind Restzahlungen zur Fertigstellung der vier Gebäude.			fl. 9,707. 49 kr.
Cap. XXVIII. Directorialgebäude . . . . . Ist ein Theil der im vorjährigen Berichte vorgesehenen weiteren Ausgaben.			fl. 6,614. 7 kr.
Cap. XXIX. Anlegung des zweiten Schienengeleises . . . . . Betrifft die Lieferung einer kleinen Partie Stahlschienen zu Weichen ꝛc.			fl. 2,578. 40 kr.
Cap. XXXIII. Werkstättebau Ludwigshafen . . . . . Antheil an den Kosten für Aufstellung eines zweiten Dampfkessels.			fl. 939. 25 kr.
Cap. XXXV. Rheincorrection Ludwigshafen . . . . . Sind die in der vorjährigen Abrechnung vorgesehenen Restzahlungen hauptsächlich auf die beiden Dampfkrahnen und dann eine Ergänzung des Steinwurfes am Fuße der Quaimauern.			fl. 9,952. 31 kr.
Summa der Ausgaben B.			fl. 435,664. 47 kr.
„ „ „ A.			fl. 15. 36 kr.
Summa aller Ausgaben pro 1874 . . .			fl. 435,680. 23 kr.

in Uebereinstimmung mit den aus der Hauptrechnung des Baucapitales pro 1874 sich ergebenden Bauausgaben.

Digitized by Google

Diese Ausgaben beziehen sich größten Theils auf jene Ergänzungsbauten der älteren Linie der Ludwigsbahn, welche gemäß Abtheilung I Ziff. 1 Lit. F dieses Berichtes im Betrage von fl. 700,000 durch die Generalversammlung vom 30. April vorigen Jahres und durch die kgl. Staatsregierung mittelst höchster Ministerialentschließung vom 27. Februar 1875 bereits genehmigt worden sind.

Nachdem die Geldbeschaffung hiefür im laufenden Jahre stattfinden soll, so wird der oben entzifferte Passivrest pro 1874 von fl. 402,868. 30 kr. hierdurch seine Deckung finden, und muß daher der Theilbetrag des bevorstehenden Prioritätsanlehens von fl. 700,000 sofort auf den Haupt-Bauconto der älteren Bahnen in Einnahme gestellt werden.

b. Neue Bauten.

1. Speyer-Rhein-Bahn mit Eisenbahn-Schiffbrücke über den Rhein.

Der Abschluß der Special-Baurechnung dieser Bahn mit der Brücke (Beilage A Ziffer 2) stellt sich, wie folgt:

Einnahmen.

Einnahmen des Vorjahres	fl.	10,338. 43 kr.
Einnahmen pro 1874	fl.	616. 46 kr.
Summa aller Einnahmen	fl.	10,955. 29 kr.

Ausgaben.

Ausgaben des Vorjahres:			
a. Allgemeine Baukosten	fl.	9,439. 29 kr.	
b. Eigentliche Baukosten	fl.	400,372. 12 kr.	
c. Einrichtungskosten	fl.	1,035. 17 kr.	
Summa der Ausgaben des Vorjahres			fl. 410,846. 58 kr.
Ausgaben pro 1874:			
a. Allgemeine Baukosten	fl.	20,802. 42 kr.	
b. Eigentliche Baukosten	fl.	37,066. 41 kr.	
c. Einrichtungskosten	fl.	300. 35 kr.	
Summa der Ausgaben pro 1874			fl. 58,169. 58 kr.
Summa aller Ausgaben			fl. 469,016. 56 kr.
Hievon ab obige Einnahmen mit			fl. 10,955. 29 kr.
Verbleiben Ausgaben von			fl. 458,061. 27 kr.,

welche sich in der Rechnung als Passivrest darstellen, da zur Zeit für dieses Bauobject noch keine Geldbeschaffung stattgefunden hat. Deckung für diese Ausgaben bieten das concessionsmäßige Baucapital hiefür ad fl. 300,000, sowie der Ergänzungscredit von fl. 700,000, welche beide Posten in das in Aussicht stehende Privitätsanlehen aufgenommen sind und auf den Haupt-Bauconto der älteren Bahnen sofort nach Realisirung in Einnahme zu buchen sind. Der Bau ist nämlich gänzlich vollendet, der Betrieb seit December 1873 eröffnet, die Abrechnung mit der badischen Bahnverwaltung über das gemeinschaftliche Bauobject der Eisenbahn-Schiffbrücke ist vollzogen, und können wir daher die

definitive Abrechnung über die Baukosten der Bahn- und Schiffbrücke

hier folgen lassen.

Einleitung.

Als im Jahre 1869 in Heidelberg ein Consortium sich zur Aufgabe stellte, die Projectirung und Erbauung einer Eisenbahn von Heidelberg über Schwetzingen nach Speyer herbeizuführen, da fand dasselbe bei der Stadtverwaltung Speyer und durch diese bei der kgl. Regierung der Pfalz das eifrigste Entgegenkommen hinsichtlich dessen, was auf bayer. Territorium zu geschehen hatte, — worauf alsdann die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen die generelle Projectirung der Verbindungsbahn und des Rheinüberganges mittelst Schiffbrücke übernommen hat. Bereits im März 1870 konnten zwei Alternativprojecte, das eine südlich, das andere nördlich die Stadt Speyer umkreisend, zur näheren Würdigung höheren Orts vorgelegt werden.

Digitized by Google

Die inzwischen eingetretenen Kriegsverhältnisse verzögerten die weitere Entwickelung der Sache, so daß erst im November 1871 durch Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Bayern und Baden über den Bau und Anschluß der beiderseitigen Bahnstrecken Näheres bestimmt wurde.

Durch das Gesetz vom 28. April 1872 ist eine staatliche Zinsgarantie für das erforderliche Baucapital ausgesprochen und die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft veranlaßt worden, den Theil auf bayerischem Gebiete auf Grundlage des Fusionsgesetzes auszuführen.

Mittelst höchsten Rescriptes vom 16. Mai 1872 wurde die nördliche Linie als die angemessenste für die Ausführung erklärt und damit die Richtung der Bahn fixirt. Darauf sännte man nicht, das Detailproject für Bahn und Brücke alsbald in Angriff zu nehmen.

Inzwischen kam durch protocollarische Verhandlung ein Uebereinkommen mit der Stadt Speyer wegen Uebernahme der älteren städtischen Schiffbrücke zu Stande.

Im October 1872 war das Detailproject zur Vorlage an die kgl. Regierung bereist und am 30. December 1872 vereinigten sich zu Ludwigshafen Delegirte aller betheiligten Parteien, um ein Uebereinkommen über das Detail des Anschlusses, seiner Ausführung und den späteren Betrieb zu Protocoll zu bringen.

Unter dem 4. Januar 1873 erfolgte die Allerhöchste Concessionirung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb der bayerischen Bahnstrecke und nachdem am 26. April 1873 die Generalversammlung der Actionäre der pfälzischen Bahngesellschaften ihre Genehmigung zur Annahme obiger Concession ertheilt hatte, schritt man rasch zur Ausführung der nicht unbeträchtlichen Arbeiten.

Ungeachtet einerseits verzögerte Materiallieferungen — namentlich was die Bleche für die Pontons betrifft, — und anderseits der im Spätsommer durch die in Speyer herrschende Cholera-Epidemie eingetretene Mangel an Arbeitern den Fortgang der Arbeiten wesentlich erschwerten, so gelang es doch im Laufe des October 1873 mit dem Bahnbau und gegen Ende November desselben Jahres mit dem Montiren und Aufstellen der Schiffbrücke fertig zu werden, so daß am 29. November zu Karlsruhe ein Betriebsvertrag zwischen der pfälzischen und badischen Bahnverwaltung abgeschlossen werden und auf Grund dessen am 10. December 1873 die Eröffnung der ganzen Linie stattfinden konnte.

Beschreibung der Bahn.

Die kurze Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe Speyer und der Rheinbrücke mündet auf der Nordseite des ersteren aus der Linie nach Schifferstadt aus und wendet sich fast in einem Halbkreise gegen Süden, durchzieht die Niederung auf der Ostseite der Stadt, nähert sich dann dieser wieder, so daß an dem Zusammenfluß von Straßen zwischen Hafen und dem Domplatz sich eine bequeme Haltestelle für den Localverkehr anlegen ließ.

Von da dreht sich die Linie in kurzer Wendung gegen Osten, um zwischen den bestehenden Brückengebäuden in die frühere Brückenlinie über den Rhein einzumünden.

Den Rheinübergang selbst bildet eine Eisenbahn-Schiffbrücke im System der Maxauer Brücke, wozu die eisernen Pontons der älteren städtischen Schiffbrücke verwendet wurden. Um die nöthige Tragfähigkeit zu gewinnen, verlängerte man die älteren Pontons und beschaffte noch neun Stück neue größere dazu, so daß die neue Brücke besteht:

1) aus zwei Landjochen von je vier größeren neuen Pontons, ein Joch je 26 Meter lang;
2) aus einem kleineren Durchlaß von drei Pontons, in der Fahrbahn gemessen 14 Meter lang;
3) aus zwei größeren Durchlässen von je vier Pontons, ein Durchlaß je 21 Meter lang;
4) aus sechs anderen Jochen von je vier Pontons, ein Joch 21 Meter lang;

gibt zusammen eine Länge von 234 Meter zwischen den festen Jochständern.

Die größeren neuen Schiffe sind 24 Meter lang und 4,5 Meter breit, die größeren alten Schiffe sind 18 Meter lang und 3,35 Meter breit; die kleinen alten wurden von 15 Meter auf 19,20 Meter verlängert. Vier Stück dienen als Reservepontons, so daß im Ganzen 43 Pontons vorhanden sind.

Die beweglichen Rampen an beiden Ufern sind auf dem Land für Eisenbahn und Straße getrennt. Die Rampe für die Bahn hat eine Länge von 84 Meter auf dem Land und von 26 Meter auf dem ersten Joche, womit die Brückenbahn bei niederstem Rheinstand mit 3 pCt. Gefäll und bei höchstem (+ 5,7 Meter Pegel) mit 2,30 pCt. Steigung erreicht wird.

Digitized by Google

Die Regulirung der Rampen geschieht mittelst vierzehn Paar Schraubenspindeln und Kurbelgetrieben.

Die Construction der Brückenfahrbahn ist der Art angeordnet, daß das Geleis in einer Ebene mit der Straßendielung liegt und daher die ganze Fahrbahnbreite von 5.90 Meter, so lange sich kein Zug auf der Brücke befindet, als Straße für den Landverkehr benützbar ist.

Zum Durchlassen von Schiffen und Flößen sind drei Joche von zusammen 56 Meter Länge in einer Weise gekuppelt, daß in Zeit von sieben bis acht Minuten eine Oeffnung von 56 Meter Weite frei gemacht sein kann. Mittelst Aufziehwinden und Ankerketten werden die Durchlaßjoche in circa 20 Minuten wieder eingestellt und festgekuppelt.

Bei der angenommenen Pontonanordnung in dem sehr steifen, durchaus verdoppelten Gebälke ergibt sich bei der größten sich darüber bewegenden Einzellast — einer Tenderlocomotive von 350 Ctr. Gewicht — eine locale Einsenkung von 10 bis 18 Centimeter, wobei die in der Fahrbahn erscheinende, mit der Last fortschreitende Wellenbewegung sich nur in sehr lang gestreckten Curven bemerklich macht.

Der Betrieb über die Brücke ist der Art organisirt, daß die Brückenlocomotive den Zug vom Hauptbahnhofe Speyer bis in die, etwa ein Kilometer von der Brücke entfernte, badische Station Altlußheim bringt, während von dort eine gewöhnliche Locomotive den von Speyer gebrachten Zug nach Heidelberg weiter fährt und so vice versa.

Zur bayerischen Verbindungsbahn zurückkehrend, bemerken wir ferner:

Die Länge der Bahn von Mitte Stationshaus im Hauptbahnhofe bis Mitte Haltestelle am Hafen beträgt 2,990 Kilometer, von da bis Anfang der Brückenrampe 0,450 Kilometer, daher zusammen 3,440 Kilometer.

Die mit Baden gemeinschaftliche Brücke hat incl. Rampen 0,402 Kilometer Länge.

Von obigen 3.440 Kilometer liegen 1.865 Kilometer in Geraden und 1,575 Kilometer in Curven von 300 bis 400 Meter Radius.

Die Gefällsverhältnisse der Bahn sind ziemlich günstig. Dieselbe fällt vom Hochufer, auf welchem der Hauptbahnhof liegt, mit $^1/_{111}$ um 6,98 Meter herunter in die Rheinniederung, bewegt sich dann in einer längeren Horizontalen weiter, hebt sich später etwas auf die Straßenhöhe am Hafen und der Haltestelle und senkt sich schließlich mit $^1/_{223}$ nach der Brücke. Im Ganzen liegen 1,385 Kilometer horizontal, 1,755 Kilometer im Gefäll und 0,300 Kilometer in Steigung. Die ganze Höhendifferenz zwischen Hauptbahnhof und Brückenanfang beträgt 8,49 Meter.

Abrechnung über die Baukosten der Speyer-Rhein-Bahn.

A. Die **Ausgaben** für Generalversammlungen, Verwaltungsrath und Administration, die Erhebungskosten für Einzahlungen, Steuern und Umlagen, die Kosten der Auszahlungen, die Verzinsung des Baucapitales während der Bauzeit u. s. w.

betragen Summa A . . fl. 30,242. 11 kr.

B. Bauausgaben.

Cap. I. **Technische Direction, Ingenieure, Bureaukosten aller Art etc.**

Ausgaben bis 31. December 1874	fl. 4,093. — kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Cap. I . .		fl. 4,093. — kr.

Cap. II. **Grunderwerb, Einregistrirungsgebühren, Proceßkosten etc.**

Ausgaben bis 31. December 1874	fl. 46,478. 13 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Cap. II . .		fl. 46,478. 13 kr.

Die angekaufte Grundfläche enthält im Ganzen 2596 Decimalen, sonach hat die Decimale fl. 17. 54 kr. gekostet. Zur Wiederveräußerung sind disponibel circa 650 Decimalen im ungefähren Werth von fl. 1500.

Digitized by Google

Cap. III. Erbauungskosten der eigentlichen Bahn.

§ 1. Erd- und Planirarbeiten.

Ausgaben bis 31. December 1874	fl.	51,581. 9 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 1 . .			fl. 51,581. 9 kr.

Die bewegte Erdmasse beträgt 72557 Kubikmeter und stellt sich daher der Kubikmeter auf 40,2 kr. Darin ist die Auffüllung im Rangirbahnhofe am Eselsdamm für zwei Reservegeleise und eine vorläufig nothwendig gewordene Erweiterung im Bahnhofe Speyer inbegriffen.

§ 2. Tunnel (kommt nicht vor).

§ 3. Brücken, Viaducte, Durchlässe ꝛc.

Ausgaben bis 31. December 1874	fl.	33,051. 47 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 3 . .			fl. 33,051. 47 kr.

Es wurden im Ganzen ausgeführt:

a eine Durchfahrt von 4 Meter Weite,
b. eine Brücke über die Speyerbach von 6 Meter Weite,
c. ein Brückchen von 2 Meter Weite über den Woogbach,
d. zwei gedeckte Durchlässe und
e. eine Stützmauer von 30 Meter Länge.

In obiger Summe sind auch fl. 7,500 enthalten, welche die Stadt Speyer der Bahngesellschaft für die gleichzeitige Erbauung einer Straßenbrücke über die Speyerbach restituirte.

(Siehe zufällige Einnahmen.)

§ 4. Unterbau.

Tit. 1. Lieferung und Verwendung des Kieses zum Schwellenbett.

Ausgaben bis 31. December 1874	fl.	10,403. 27 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 4 Tit. 1 . .			fl. 10,403. 27 kr.

Das Schwellenbett, oben 3,5 Meter breit und durchschnittlich 0,40 hoch, liegt zur besseren Entwässerung auf beiden Seiten frei.

Das Gesammtquantum an Kiesmaterial, worin auch das für zwei Reservegeleise im Rangirbahnhofe und die nothwendige Erweiterung im Bahnhofe Speyer enthalten, beträgt 7140 Kubikmeter, sonach kommt der Kubikmeter auf fl. 1. 27 kr.

Tit. 2. Lieferung der Schwellen.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	17,831. 5 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 4 Tit. 2 . .			fl. 17,831. 5 kr.

Dafür wurden angeschafft:

a. 3030 Stück kyanisirte gewöhnl. kieferne Schwellen,
b. 2421 Stück eichene gewöhnliche Schwellen,
c. 1549 laufende Meter eichene Langschwellen.

Sämmtliche Schwellen wurden aus der Regie-Kyanisiranstalt im Bahnhofe Landau bezogen.

Der Durchschnittspreis stellt sich pro Stück Schwelle incl. Transport an die Verwendungsstelle auf fl. 2. 59 kr.

Zu übertragen . . .	fl.	112,867. 28 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .		fl. 112,867. 28 kr.
§ 5. Oberbau.			
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 69,479. 24 kr.		
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.		
Summa des § 5 . .			fl. 69,479. 24 kr.

Die hiefür beschafften Oberbaugegenstände sind die nachbezeichneten:

a. 50,90 Centner Vollschienen von Stahl zu Weichenzungen à fl. 13. 7½ kr.	fl.	668. 4 kr.
b. 137,00 Centner Stahlschienen von 123 Millimeter Höhe zu Weichen-Hauptschienen à fl. 11. 49 kr. . .	„	1,629. 31 „
c. 5932,80 Centner Eisenschienen von 123 Millimeter Höhe à fl. 8. 48 kr.	„	52,208. 52 „
d. 802,20 Centner gebrauchte Schienen à fl. 4. 22 kr. .	„	3,502. 56 „
e. 253,80 Centner Laschen von Walzeisen à fl. 8. 48 kr.	„	2,234. 8 „
f. 72,84 Centner Laschenbolzen à fl. 15. 34½ kr. .	„	1,134. 29 „
g. 144,40 Centner Hackennägel à fl. 14. 24 kr. . .	„	2,080. 13 „
h. 103,40 Centner Unterlagsplatten à fl. 12. 57 kr. .	„	1,339. 2 „
i. 48 Stück Wechsellaschen à fl. 2. 5 kr. . . .	„	100. — „
k. Nebenkosten für Uebernahme, Frachten ꝛc. . .	„	457. 37 „
l. Legen und Adjustiren der Geleise	„	4,040. 12 „
d. i. bei 5100 laufenden Meter der laufende Meter Geleis 47½ kr.		
m. Verschiedenes Geschirr und Werkzeug zum Legen der Geleise	„	84. 20 „
Summa wie oben . .	fl.	69,479. 24 kr.

Auch bei Schwellen und Oberbau sind die Reservegeleise am Eselsdamm und die Erweiterung im Bahnhofe Speyer inbegriffen.

§ 6. Straßen- und Wegübergänge.			
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 3,767. 17 kr.		
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.		
Summa des § 6 . .			fl. 3,767. 17 kr.

Die Bahn überschreitet in gleicher Ebene neunmal verschiedene Straßen und Wege.

Zum Verschluß der Wegübergänge sind eingerichtet:

a. 4 große Kettenbarrieren.
b. 2 kleine deßgl.
c. 3 Haspelbarrieren.

§ 7. Bahnwartswohnungen und Wächterhäuschen.			
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 3,898. 33 kr.		
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.		
Summa des § 7 . .			fl. 3,898. 33 kr.

Erbaut wurden:
vier steinerne Wächterhäuschen à 13,8 Quadratmeter Grundfläche und ein hölzernes deßgl. von 6,0 Quadratmeter Grundfläche.

Zu übertragen . . .		fl. 190,012. 42 kr.

Digitized by Google

		Uebertrag . . .	fl.	190,012. 42 kr.
§ 8. Einfriedigung der Bahn.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	168. 16 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 8 . .			fl.	168. 16 kr.
§ 9. Absteinung des Bahnterrains und Eintheilung der Bahn mit Abtheilungssteinen.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	584. 57 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 9 . .			fl.	584. 57 kr.
§ 10. Verschiedenartige gemeinsame Bahnbaukosten.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	2,414. 42 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 10 . .			fl.	2,414. 42 kr.

In diesen Ausgaben sind hauptsächlich enthalten der Rückersatz an das Hauptmagazin des Betriebes der Pfälzischen Bahnen für bezogene Materialien zu den Erd- und Kiestransporten, als Brenn-, Fett- und Putzwaaren ꝛc., dann sonstige kleinere Entschädigungen.

Summa des Cap. III			fl.	193,180. 37 kr.
Cap. IV. Anlegungskosten der Bahnhöfe.				
§ 1. Pflästerungsarbeiten und Weganlagen.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	1,452. 4 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 1 . .			fl.	1,452. 4 kr.
§ 2. Abzugscanäle.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	97. 20 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 2 . .			fl.	97. 20 kr.
§ 3. Drehscheiben, Ausweichen ꝛc.				
Ausgaben bis 31. December 1874. . . .	fl.	5,342. 52 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 3 . .			fl.	5,342. 52 kr.

Dafür wurden 15 Weichen und Kreuzungen theils für die Reservegeleise im Rangirbahnhofe, theils für die Erweiterung des Hauptbahnhofes beschafft.

§ 4. Krahnen.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	1,725. 43 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 4 . .			fl.	1,725. 43 kr.

Dafür wurde ein freistehender Verladekrahnen für den Bahnhof Speyer beschafft.

§ 5. Dienstgebäude.				
Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	15,051. 23 kr.		
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.		
Summa des § 5 . .			fl.	15,051. 23 kr.
Zu übertragen . . .			fl.	23,669. 22 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . . fl. 23,669. 22 kr.

Dafür wurde für die Rheinstation (am Hafen und Domplatz) ein Aufnahmsgebäude in sorgfältig ausgeführtem Backstein-Rohbau hergestellt; dasselbe enthält einen Wartsaal I. und II. Classe, einen solchen III. Classe; eine größere, nach der Bahnseite offene Halle für den stärkeren Sommerverkehr, ein Expeditionsbureau und Portierzimmer zu ebener Erde; über einer Stiege eine Wohnung für den Portier.

Die Grundfläche des Stationsgebäudes enthält 216.4 Quadratmeter.

Ferner wurde dabei erbaut ein Abtrittgebäudchen in Riegelwerk mit 7,0 Quadratmeter Grundfläche.

§ 6. Einfriedigungen.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	668. 55 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 6 . .			fl. 668. 55 kr.

Betrifft die eiserne Perroneinfriedigung auf der Rheinstation.

§ 7. Verschiedenartige Einrichtungen.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	43. 12 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des § 7 . .			fl. 43. 12 kr.
Summa des Cap. IV			fl. 24,381. 29 kr.

Ursprünglich war angenommen, daß die Züge nur am Brückenkopfe halten und das Brückeneinnehmerei-Gebäude zugleich als Stationshaus und für die Billetausgabe benützt werde. Auf den dringenden Wunsch der Stadt Speyer wurde aber später eine Rheinstation an der heutigen Stelle, d. i. möglichst nah' an der Stadt, genehmigt.

Cap. IX. Elektrischer Telegraph etc.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	984. 41 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des Cap. IX			fl. 984. 41 kr.

Diese Summa begreift in sich die Anschaffung von 100 Stück kyanisirten Stangen, des Drahtes, der Hütchen und deren Träger, sowie zweier Sprechapparate nach Morse's System, dann den Antheil an dem Kabel durch den Rhein.

Cap. XIX. Betriebs-Einrichtungen.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	1,335. 52 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des Cap. XIX			fl. 1,335. 52 kr.

Dafür wurden folgende Anschaffungen gemacht:

a. Möbel zur Ausstattung der Dienstlocale, bestehend in Tischen, Bänken, Stühlen, Schränken, Waschtischen, Billetschränken, Geldcassetten ꝛc.;

b. Werkzeuge für den Bahnwärterdienst, als: Signallaternen und Flaggen, Lampen, Oelkannen, Spurlehren, Krampen, Rechen, Schraubenschlüssel ꝛc.;

Digitized by Google

c. verschiedenes Geräthe für den Transportdienst und die Bahnhöfe, als: kleine Brückenwaagen, Schaffnertaschen und Laternen, Signalhörner, Flaggen, Lampen, Stempel ꝛc.;
d. Datumpressen;
e. Drucksachen aller Art;
f. Uniformirung der Betriebsbediensteten.

Cap. XX. **Einrichtung der Gasbeleuchtung.**

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	339. 43 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des Cap. XX			fl. 339. 43 kr.

Betrifft eine Erweiterung im Bahnhofe Speyer.

Zusammenstellung

aller Ausgaben für die Verbindungsbahn.

Ord.-Nro.	Vortrag.	Ausgaben bis 31. December 1874. fl.	kr.	Weitere Ausgaben. fl.	kr.	Gesammt-Kostenbetrag. fl.	kr.
1	**Ausgaben A.** Allgemeine Kosten . . .	30,242	11	—	—	30,242	11
2	**Ausgaben B.** Auf den Bau selbst:						
	a. Technische Direction Cap. I	4,093	—	—	—	4,093	—
	b. Grunderwerb Cap. II	46,478	13	—	—	46,478	13
	c. Erbauungskosten der eigentlichen Bahn Cap. III	193,180	37	—	—	193,180	37
	d. Anlegungskosten der Bahnhöfe Cap. IV . .	24,381	29	—	—	24,381	29
	e. Elektrischer Telegraph Cap. IX	984	41	—	—	984	41
	f. Betriebs-Einrichtungen Cap. XIX	1,335	52	—	—	1,335	52
	g. Einrichtung der Gasbeleuchtung Cap. XX .	339	43	—	—	339	43
	Summa . . .	301,035	46	—	—	301,035	46

Cap. XXI. **Ueberfahrtsanstalt am Rhein.**

§ 1. Die Schiffbrücke für Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Tit. 1. Lieferung der Schiffe.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	90,535. 11 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des Tit. 1			fl. 90,535. 11 kr.

Dafür wurden geliefert:

8 Stück neue eiserne Pontons von 24 Meter Länge und 4,5 Meter Breite;
1 neues eisernes Ponton von 19,20 Meter Länge und 3,0 Meter Breite;
29 Stück alte eiserne Pontons von 15 Meter auf 19,20 Meter verlängert.

Dann ist darin inbegriffen der Kaufpreis an die Stadt Speyer für 29 kleinere und 9 große eiserne Pontons und die Reparatur einer Nähe.

Zu übertragen . . . fl. 90,535. 11 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . . fl. 90,535. 11 kr.

Tit. 2. **Herstellung des Innen- und Oberbaues.**

Ausgaben bis 31. December 1874 . . . fl. 76,073. 3 kr.
Weitere Ausgaben . . . . . fl. — — kr.
Summa des Tit. 2 . . . . . fl. 76,073. 3 kr.

Hierin ist enthalten:

a. die Beschaffung der Hölzer, als:
55,94 Kubikmeter Eichenholz,
793,69 „ Kiefernholz, kantig,
295,66 „ kieferne Bohlen;
b. die Uebernahme des Balken- und Dielwerks der alten Brücke von der Stadt Speyer;
c. 560 Ctr. Schienen von 123 Millimeter Höhe sammt Verbindungstheilen;
d. das Einrammen von 408 Stück Pfählen an den Rampen, sowie das Abbinden des sämmtlichen Holzwerkes nebst Befestigen der verschiedenen Eisentheile und Herstellung der Schienenlage.

Tit. 3. **Anschaffung der Hebzeuge für die Rampen, der Kuppelungen, Winden etc.**

Ausgaben bis 31. December 1874 . . . fl. 49,390. 50 kr.
Weitere Ausgaben . . . . . fl. — — kr.
Summa des Tit. 3 . . fl. 49,390. 50 kr.

Hiefür wurde beschafft:

1) 76 Stück Hebevorrichtungen sammt Getrieben, Kurbeln, Spindeln nebst zwei Reservestücken im Gewichte von . . 770,02 Ctr.,
2) eine große Ankerwinde mit doppelter Uebersetzung,
3) Ketten . . . . . 135,00 Ctr.,
4) Kuppelungen, Spannketten, Schrauben, Armirungen, Charniere . . . 670,80 Ctr.,
5) eiserne Ueberzüge . . . . . 872,00 Ctr.,
6) eiserne Stoßverbindungen . . . 85,14 Ctr.,
7) vier Stück gewöhnliche und drei Stück Zugwinden und Anderes.

Tit. 4. **Inventargegenstände.**

Ausgaben bis 31. December 1874 . . . fl. 10,693. 53 kr.
Weitere Ausgaben . . . . . fl. — — kr.
Summa des Tit. 4 . . fl. 10,693. 53 kr.

Dafür wurden von der Stadt Speyer übernommen oder neu angeschafft:

53 Stück Anker . . . . . 100,70 Ctr.,
verschiedenes Schmiedeisenzeug . . 161,12 „
verschiedene Gußwaaren . . . 21,11 „
Latten . . . . . 209,30 „
Seilwerk . . . . . 45,89 „
6 Nachen,
1 Nähe,
verschiedene Werkzeuge,
1 Drahtseil,
6 Schiffspumpen,
2 Metallglocken und Anderes.

Zu übertragen . . . fl. 226,692. 57 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . fl. 226,692. 57 kr.

Tit. 5. Verschiedenartige Ausgaben.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 11,111. 45 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Tit. 5 . .		fl. 11,111. 45 kr.

Die Ausgaben enthalten Summen für Abtrag der alten Brücke, Anlage und Betrieb einer provisorischen fliegenden Brücke, Aufstellung der Brücke, Einübung des Personals, für zwei Wächterhäuschen auf die Schiffe, für Aufsicht und technische Leitung, Bureau und Druckkosten.

Summa des § 1 . . . . . fl. 237,804. 42 kr.

§ 2. Bauanlagen auf den Ufern.

Tit. 1. Erdarbeiten.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 8,186. 23 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Tit. 1 . .		fl. 8,186. 23 kr.

Die geförderte Erdmasse beträgt 5543 Kubikmeter, wobei ein großer Theil unter Wasser gefördert und hiebei mit drei Pumpen das Wasser entfernt werden mußte. Außerdem war ein stellenweises Ausbaggern des Flußbettes nöthig, um die Pontons aufstellen zu können.

Tit. 2. Maurerarbeiten.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 20,066. 59 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Tit. 2 . .		fl. 20,066. 59 kr.

Dafür wurden hergestellt:

Die Umfassungsmauern an den beiden Rampencanälen, wobei 338 Quadratmeter Spundwände zu schlagen waren.

Tit. 3. Dienstgebäude.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 22,343. 29 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Tit. 3 . .		fl. 22,343. 29 kr.

Hiefür wurden die bestehenden Brückengebäude sammt Terrain von der Stadt Speyer übernommen, dann in dem nördlichen Gebäude eine Dienstwohnung für einen Obmann hergerichtet, der Aufgang an die Einnehmerei mit Freitreppe und Geländer versehen und endlich ein gedeckter Holzmagazinraum geschaffen.

Tit. 4. Straßenanlagen.

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl. 4,079. 59 kr.	
Weitere Ausgaben	fl. — — kr.	
Summa des Tit. 4 . .		fl. 4,079. 59 kr.

Dafür wurden die vier Zufahrtsrampen (je zwei für Hin- und Rückfahrt) chaussirt, beßgl. die Nähstufen auf beiden Ufern.

Zu übertragen . . . fl. 54,676. 50 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	fl.	54,676. 50 kr.

Tit. 5. **Verschiedenartige Ausgaben.**

Ausgaben bis 31. December 1874 . . .	fl.	4,725. 49 kr.	
Weitere Ausgaben	fl.	— — kr.	
Summa des Tit. 5 . .			fl. 4,725. 49 kr.

Dieß sind Ausgaben für Einrichtung der Gasbeleuchtung an der linkseitigen Zufahrt und in den Brückengebäuden; für den Gasverbrauch während des provisorischen Betriebes; für Reparatur von Werkzeugen und Geräthen während des Baues; für Herrichtung der Reservevschiffe zu einer Ablenkewand für Flöße und Schiffe am linken Ufer, wo der Thalweg immer sehr hart anliegt; für Arbeiten beim Aufräumen des Bauplatzes und endlich für Specialaufsicht bei den Bauten an den Ufern.

Summa des § 2	fl.	59,402. 39 kr.
Hiezu Summa des § 1	fl.	237,804. 42 kr.
Summa	fl.	297,207. 21 kr.

Hievon gehen ab die Einnahmen:

1) An Brückengeld vom 1. Mai bis 9. December 1873 .	fl.	3,081. — kr.	
2) Erlös aus versteigerten Hölzern	„	801. 7 kr.	
3) Für verkaufte Steine	„	121. 33 kr.	
4) „ „ Faschinen	„	308. — kr.	
Summa			fl. 4,311. 40 kr.
Bleibt Rest-Gesammtausgabe für die Ueberfahrtsanstalt			fl. 292,895. 41 kr.
Hievon trifft auf die pfälzische Verwaltung die Hälfte mit			fl. 146,447. 50 kr.

Cap. XXI. § 3. **Anschaffung der Fahrapparate.**

Auf specielle Kosten der bayerischen Bahnverwaltung wurden zwei Tenderlocomotiven, ähnlich denen in Maximiliansau, von 350 Ctr. Gewicht beschafft.

Ausgaben dafür bis 31. December 1874	fl.	21,533. 20 kr.
Weitere Ausgaben zur Restzahlung	fl.	10,766. 40 kr.
Summa des § 3	fl.	32,300. — kr.

Digitized by Google

Hauptzusammenstellung.

Ord.-Nro.	Vortrag.	Ausgaben bis 31. December 1874. fl.	kr.	Weitere Ausgaben. fl.	kr.	Gesammt-Kostenbetrag. fl.	kr.
1	Kosten der Verbindungsbahn	301,035	46	—	—	301,035	46
2	„ „ Ueberfahrtsanstalt am Rhein	146,447	50	—	—	146,447	50
3	„ „ Fahrapparate	21,533	20	10,766	40	32,300	—
	Gesammtsumme	469,016	56	10,766	40	479,783	36
	Abgleichung am Ende 1874.						
	Ausgaben			469,016	56		
	Einnahmen			10,955	29		
	Bleibt Restausgabe			458,061	27		
	Hiezu die spätere Restzahlung auf Fahrapparate mit .			10,766	40		
	Gesammtausgabe					468,828	7
	Im ursprünglichen Kostenanschlage, sowie in der Concession waren nur vorgesehen					300,000	—
	Es hat sich sonach eine Mehrausgabe von					168,828	7

ergeben, und zwar aus nachfolgenden Ursachen:

1) durch den enorm hohen Stand der Eisenpreise zur Zeit der Vergebung der Pontons im öffentlichen Submissionswege;

2) durch den hohen Stand der Arbeitslöhne zur Zeit der Ausführung im Jahre 1872, wo überdieß wegen der in Speyer zu jener Zeit herrschenden Cholera-Epidemie die Arbeits- und Lohnverhältnisse sich doppelt schwierig gestaltet hatten;

3) durch die nachträglich nothwendig gewordene Erweiterung des Bahnhofes Speyer, die Anlegung von Rangirgeleisen ꝛc., welche im Kostenanschlage nicht vorgesehen war.

Wie bereits oben bemerkt, ist die Deckung für diese Mehrausgabe in dem Nachtragscredit von fl. 700,000 für verschiedene Ergänzungsbauten der Ludwigsbahn enthalten.

Nachdem die Speyer-Rhein-Bahn mit der Eisenbahn-Schiffbrücke seit Längerem gänzlich fertiggestellt und die Abrechnung über die Baukosten nunmehr in Vorstehendem gepflogen ist, so ist die Special-Baurechnung der Speyer-Rhein-Bahn aufzulösen und deren Ergebniß auf den allgemeinen Conto des Baucapitales der Ludwigsbahn zu übertragen, auf welchem gleicherweise auch die noch zu beschaffenden Baucapitalien von fl. 300,000 bezw. fl. 700,000 zur Vereinnahmung gelangen werden.

2. Landau-Pirmasens-Zweibrücker-Bahn.

Der Abschluß der Special-Baurechnung dieser neuen Bahn (Beilage A Ziffer 2) stellt sich, wie folgt:

Einnahmen.

Einnahmen der Vorjahre	fl. 10,364,851. 38 kr.
Einnahmen pro 1874	fl. 210,720. 5 kr.
Summa aller Einnahmen	fl. 10,575,571. 43 kr.

Digitized by Google

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre:			
a) Allgemeine Baukosten	fl. 693,297. 47 kr.		
b) Eigentliche Baukosten	„ 3,745,645. 5 „		
c) Einrichtungskosten	„ 153,215. 34 „		
Summa der Ausgaben der Vorjahre		fl.	4,592,158. 26 kr.
Ausgaben pro 1874:			
a) Allgemeine Baukosten	fl. 470,234. 6 kr.		
b) Eigentliche Baukosten	„ 4,261,772. 21 „		
c) Einrichtungskosten	„ 408,506. 8 „		
Summa der Ausgaben pro 1874		fl.	5,140,512. 35 kr.
Summa aller Ausgaben		fl.	9,732,671. 1 kr.

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	fl.	10,575,571. 43 kr.
Summa aller Ausgaben	fl.	9,732,671. 1 kr.
Activrest	fl.	842,900. 42 kr.

Die Abrechnung über die Baukosten wird erst nach deren Fertigstellung, wahrscheinlich schon im nächstjährigen Geschäftsberichte, erfolgen können.

Nachdem die letzten Expropriationsschwierigkeiten bei Albersweiler überwunden waren, konnte die erste Abtheilung dieser Bahn, Landau-Annweiler, am 12. September 1874 eröffnet werden.

Zwischen Annweiler und Kaltenbach wurde die Aufschüttung der theilweise über 20 Meter hohen Dämme so betrieben, daß sie sich den Winter über setzen konnten, und ist mit Eintritt der besseren Witterung die Schienenlage auf der ganzen Strecke in Angriff genommen worden.

Die Abtheilung Kaltenbach-Münchweiler, die bedeutendsten Arbeiten an Dämmen, Einschnitten, Brücken und Tunnels enthaltend, ist in solchem Baufortschritt begriffen, daß auch auf dieser Strecke die Schienenlage im Sommer begonnen werden kann.

Zwischen Münchweiler und Thaleischweiler ist das Bahnplanum in diesem Frühjahr fertig geworden und wird der Oberbau alsbald aufgebracht werden.

Von Thaleischweiler bis in die Nähe von Zweibrücken liegt das definitive Schienengeleis schon seit Ende des vorigen Jahres und harrte nur noch des Anschlusses an den ebenfalls fertigen neuen Bahnhof Zweibrücken, der nun durch Vollendung des mächtigen Felseinschnittes um Zweibrücken herum in diesem Monate vollzogen wurde.

Da auch die Arbeiten in dem 900 Meter langen Tunnel in der Linie Bibermühle-Pirmasens rüstig ihrer Vollendung entgegengehen, im Uebrigen auf dieser Strecke das Bahnplanum fertig ist und mit der Schienenlage alsbald begonnen werden kann, so ist anzunehmen, daß einer Eröffnung der Strecke Zweibrücken-Bibermühle-Pirmasens mit Anfang August d. Js. nichts im Wege stehen wird. Die Uebergabe der ganzen Bahn von Landau bis Zweibrücken darf längstens am 1. October d. Js. in Aussicht genommen werden, bis wohin auch sämmtliche Hochbauten zum Dienste bereit gestellt sein können.

3. Zweibrücken-Lautzkirchen-Saargemünd.

Nachdem die Verhandlungen mit den Delegirten des Reichskanzleramtes wegen der Uebernahme des Baues der auf Reichsgebiet liegenden Strecke von der Landesgrenze bei Reinheim bis Saargemünd durch die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft so weit gediehen waren, daß das Unternehmen im Wesentlichen als gesichert betrachtet werden konnte, errichteten wir im September vor. Js. eine Bausection in Saargemünd, welche sich inzwischen mit der Aufnahme des Terrains und der Ausarbeitung des Detailprojectes befaßte. Wir hoffen, das fertige Project bis Ende des nächsten Monats höherer Genehmigung unterbreiten und nach Erhalt derselben alsbald den Bau selbst beginnen zu können.

Digitized by Google

Was die bayerische Strecke zwischen Zweibrücken und der Landesgrenze bei Reinheim betrifft, so sind die Detailprojecte dafür bereits von der kgl. bayerischen Regierung genehmigt und werden die Bauausführungen unter Leitung der Bausection Zweibrücken im Laufe des Sommers in Angriff genommen werden.

4. Kohlenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben.

Auch für diese Bahn ist, nachdem die Verhandlungen mit der kgl. preußischen Regierung das Unternehmen sichergestellt hatten, im letzten Spätjahr eine Section unter Leitung des Bezirksingenieurs in Landstuhl errichtet worden, welche die Terrainaufnahmen bewerkstelligte und während des Winters das Detailproject auf dem Bureau ausarbeitete. Wir werden dasselbe nun höherer Genehmigung unterbreiten und, wenn dieselbe erfolgt sein wird, den Bau beginnen.

5. Provisorischer Betrieb der Theilstrecke der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn Landau-Annweiler (2 Meilen lang).

Das Ergebniß dieses gemäß der Concession auf Rechnung des Bauconto's geführten provisorischen Betriebes für die Zeit von der Betriebseröffnung den 12. September bis 31. December 1874 hat sich gestellt, wie folgt:

Einnahmen.

Personentransport	fl.	13,464. 56	kr.
Gütertransport	„	4,917. 27	„
Kohlentransport	„	776. 6	„
Postbeförderung	„	180. 59	„
Summa aller Einnahmen		fl.	19,339. 28 kr.

Ausgaben.

Cap. I.	Allgemeine Verwaltung	fl.	28. 20	kr.
Cap. II.	Bahnverwaltung	„	6,420. 13	„
Cap. III.	Transportverwaltung	„	14,824. 19	„
	Summa		fl.	21,272. 52 kr.
	Passivrest		fl.	1,933. 24 kr.

Obwohl der Verkehr dieser kurzen Theilstrecke sehr befriedigend gewesen ist, so konnten die Einnahmen dennoch die Betriebskosten nicht ganz decken, weil der Ertrag wegen der Kürze der einzelnen Fahrstrecken zu unbedeutend ist. Gleichwohl dürfte diese theilweise Eröffnung im Ganzen von Vortheil gewesen sein, indem sie jedenfalls den Verkehr der übrigen Bahnen wesentlich beleben half. Der entstandene Passivrest muß auf den Bauconto der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn übernommen werden.

Digitized by Google

B. Maximiliansbahn.

a. Aeltere Linien.

Die Hauptrechnung des Anlagecapitales (Beilage A Ziffer 4) weist folgenden Abschluß nach:

Einnahmen.

Einnahmen der Vorjahre		fl. 7,150,127. 53 kr.
Einnahmen pro 1874		fl. 355,995. 19 kr.
Einnahmen von dem Uebertrag der Special-Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn		fl. 1,530,839. 22 kr.
Summa aller Einnahmen		fl. 9,036,962. 34 kr.

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre		fl. 7,541,398. 46 kr.
Ausgaben pro 1874 mit den Ueberträgen aus der Special-Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn:		
a. allgemeine Baukosten pro 1874	fl. 75. 37 kr.	
Landau-Germersheim	„ 106,128. 9 „	
b. eigentliche Baukosten pro 1874	„ 148,828. 5 „	
Landau-Germersheim	„ 1,153,549. 41 „	
c. Einrichtungskosten pro 1874	„ 45,456. 2 „	
Landau-Germersheim	„ 200,606. 4 „	
Summa der Ausgaben pro 1874 einschließlich Landau-Germersheim		fl. 1,654,643. 38 kr.
Summa aller Ausgaben		fl. 9,196,042. 24 kr.

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	fl. 9,036,962. 34 kr.	
Summa aller Ausgaben	fl. 9,196,042. 24 kr.	
Passivrest	fl. 159,079. 50 kr.	

Nachdem die definitive Abrechnung über die Baukosten der Landau-Germersheimer Bahn im vorigjährigen Geschäftsbericht, pag. 54 bis 64, gepflogen worden und diese Bahn concessionsmäßig als ein integrirender Bestandtheil der Maximiliansbahn zu behandeln ist, so wurde die seither bestandene Special-Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn aufgelöst und deren Ergebniß dem allgemeinen Conto des Baucapitales der Maximiliansbahn einverleibt, wie dieß aus dem obigen Rechnungsabschlusse hervorgeht.

Die Einnahmen pro 1874 bestehen aus dem Anlehensposten von fl. 302,000 für verschiedene Ergänzungsbauten der Maximiliansbahn, welcher in die Geldbeschaffung für Germersheim-Wörth-Lauterburg mit aufgenommen war, sodann aus einem Rückersatzposten für Grunderwerb von fl. 50,218. 31 kr. und verschiedenen zufälligen Einnahmen von kleinerem Belange.

Die Ausgaben pro 1874 werden durch die nachfolgende übersichtliche Zusammenstellung näher nachgewiesen:

Lit. A. Allgemeine Baukosten	fl.	75. 37 kr.
Begreift Diäten von Oberbeamten bei auswärtigen Geschäften, Buchbinderarbeiten und Anderes.		
Zu übertragen	fl.	75. 37 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	fl.	75. 37 kr.
Ltt. B. Eigentliche Erbauungskosten der Bahn.			
Cap. I. Technische Direction		fl.	257. 31 kr.
Enthält Diäten und Functionszulagen der Ingenieure für die Bauleitung.			
Cap. II. Grunderwerb		fl.	27,443. 6 kr.
Diese Ausgaben sind Restzahlungen für Ländereien, die an der Landau-Germersheimer Bahn auf dem Proceßwege in den Gemarkungen Queichheim, Essingen, Niederhochstadt, Westheim und Lingenfeld erworben werden mußten.			
Cap. III. Erbauungskosten der eigentlichen Bahn.			
§ 1. Erd- und Planirarbeiten	fl. 1,775. 33 kr.		
Zur Vollendung der Auffüllungsarbeiten in der neuen Station Kapsweyer verwendet.			
§ 2. Brücken, Durchläße, Viaducte ꝛc.	„ 13,047. 34 „		
a. Davon verausgabt . . . fl. 475. 17 kr. auf Vollendung der Durchfahrt in Winden und zweier Durchläße bei Kapsweyer.			
b. Auf Restzahlungen verwendet . fl. 12,572. 17 kr. an Uebernehmer der Landau-Germersheimer Bahn, wie in der vorjährigen Abrechnung vorgesehen.			
§ 3. Unterbau, d. i. Kiesbett	„ 166. 6 „		
Zur Ergänzung für Winden und Kapsweyer ausgegeben.			
§ 4. Lieferung der Schwellen	„ 225. — „		
Für 100 Stück Schwellen nach Kapsweyer.			
§ 5. Oberbau	„ 22,405. 41 „		
Betrifft eine Restzahlung auf Schienen für die Landau-Germersheimer Bahn, wie sie in der vorjährigen Abrechnung vorgesehen wurde.			
§ 6. Straßen- und Wegübergänge	„ 136. 2 „		
Ergänzungsarbeiten an der Landau-Germersheimer Bahn.			
§ 7. Bahnwartswohnungen und Wächterhäuschen .	„ 1,199. 41 „		
Ergänzungsarbeiten an der Landau-Germersheimer Bahn.			
§ 8. Einfriedigungen	„ — — „		
§ 9. Eintheilung der Bahn und Absteinung des Bahnterrains	„ 42. 28 „		
Ergänzungsarbeiten an der Landau-Germersheimer Bahn.			
§ 10. Verschiedenartige gemeinsame Bahnbaukosten .	„ 27. 53 „		
Ergänzungsarbeiten an der Landau-Germersheimer Bahn.			
Summa des Cap. III . .		fl.	39,025. 58 kr.
Cap. IV. Anlegungskosten der Bahnhöfe.			
§ 1. Pflästerungsarbeiten, Weganlagen . . .	fl. 3,149. 21 kr.		
Dafür wurde die Zufahrtsstraße und der Verladeplatz auf der Station Kapsweyer chauffirt und das nöthige Rinnenpflaster angelegt; ferner im Bahnhofe Germersheim die Zufahrt vor dem Güterschoppen gepflastert.			
Zu übertragen . . .	fl. 3,149. 21 kr.	fl.	66,802. 12 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	fl. 3,149. 21 kr.	fl. 66,802. 12 kr.

§ 2. Abzugscanäle . . . . . fl. 1,661. 28 kr.

Solche wurden nachträglich ausgeführt in Dreihof, Zeiskam, Lustadt und hauptsächlich ein Canal von 274 Meter Länge im Bahnhofe Germersheim.

§ 3. Ausweichen und Kreuzungen . . . . . fl. 2,922. 30 kr.

Dafür wurden 10 Stück Weichen und 11 Stück Hartgußkreuzungen für die Erweiterung der Station Winden beschafft.

§ 4. Wasserreservoir, Krahnen ꝛc. . . . . fl. 3. 11 kr.

Ein Reservstück für die Dampfpumpe in Landau.

§ 5. Dienstgebäude . . . . . fl. 63,636. 43 kr.

Dieß sind theilweise Restzahlungen auf die Gebäude der Landau-Germersheimer Bahn, theilweise solche auf die in Erweiterung begriffenen älteren Stationen, und zwar im Detail, wie folgt:

1) für Station Landau . . .	fl. 15,273. 33 kr.	
2) „ „ Dreihof . . .	„ 2,153. 45 „	
3) „ „ Hochstadt . . .	„ 1,403. 9 „	
4) „ „ Zeiskam . . .	„ 4,153. 55 „	
5) „ „ Lustadt . . .	„ 3,306. 26 „	
6) „ „ Westheim . . .	„ 4,152. 24 „	
7) „ „ Germersheim . .	„ 13,128. 50 „	
8) „ „ Maikammer . . .	„ 4,907. 44 „	
9) „ „ Edesheim . . .	„ 545. 4 „	
10) „ „ Knöringen . . .	„ 492. 11 „	
11) „ „ Rohrbach . . .	„ 957. 50 „	
12) „ „ Winden . . .	„ 4,880. 2 „	
13) „ „ Schaidt . . .	„ 469. 57 „	
14) „ „ Kapsweyer . . .	„ 7,797. 44 „	
Verschiedenes in sämmtlichen Bahnhöfen	„ 14. 9 „	
Zusammen wie oben . .	fl. 63,636. 43 kr.	

§ 6. Einfriedigungen . . . . . fl. — — kr.

§ 7. Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen . fl. 3,452. 26 kr.

Auch diese Ausgaben sind theilweise Restzahlungen auf die Landau-Germersheimer Bahn, theilweise solche auf die in § 5 genannten älteren Stationen.

Summa des Cap. IV . . . . . fl. 74,825. 39 kr.

Cap. VI. Anschaffung der Fahrapparate.

§ 1. Locomotiven.

Zweite und dritte Abschlagszahlung auf zwei Personenzug-Locomotiven, welche auf Bauconto der Landau-Germersheimer Bahn bestellt worden sind, mit . . . . . fl. 34,333. 20 kr.

Summa des § 1 . . . fl. 34,333. 20 kr.

§ 2. Personen- und Gepäckwagen.

Restzahlung auf 10 Personenwagen III. Classe . . . . . fl. 2,398. — kr.

Zu übertragen . . .	fl. 2,398. — kr.	fl. 34,333. 20 kr.	fl. 141,627. 51 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	fl. 2,398. — kr.	fl. 34,333. 20 kr.	fl. 141,627. 51 kr.
Restzahlung auf 5 Gepäckwagen .	„ 1,225. — „		
Restzahlung auf 14 Wagen I. und II. Classe	„ 5,735. — „		
Summa des § 2 . . .		fl. 9358. — kr.	
Summa des Cap. VI			fl. 43,691. 20 kr.

Cap. IX. Elektrischer Telegraph.

§ 1. Drahtlieferung	fl. 33. 34 kr.		
§ 2. Lieferung von 3 Läutewerken .	fl. 509. 24 kr.		
Summa des Cap. IX			fl. 542. 58 kr.

Cap. X. Provisorische Einrichtungen . . . . . fl. 16. 59 kr.

Ausgabe, erwachsen beim Abtragen des provisorischen Stationshauses in Westheim.

Cap. XIX. Betriebseinrichtungen.

§ 1. Anschaffung von Möbeln und Einrichtungsgegenständen für die Station Kapsweyer .	fl. 1,067. 35 kr.		
Anschaffung eines Cassenschrankes . .	fl. 70. — kr.		
Summa des § 1 . . .		fl. 1,137. 35 kr.	
§ 2. Anschaffung von 12 Visirkreuzen		fl. 14. 24 kr.	
§ 3. Anschaffung einer Decimalwaage . .	fl. 64. — kr.		
Anschaffung von Plombirzangen, Cassetten und sonstigen Geräthschaften . .	fl. 144. 10 kr.		
Summa des § 3 . . .		fl. 208. 10 kr.	
§ 4. Lieferung einer Datumpresse		„ 36. — „	
§ 5. Anschaffung von Impressen		„ 167. 4 „	
§ 6. Anschaffung von Uniformstücken		„ 82. 9 „	
§ 8. Lieferung von Laternen		„ 108. 44 „	
§ 9. Stations-Einrichtung		„ 6. — „	
§ 10. Glaserarbeiten		„ 4. 36 „	
Summa des Cap. XIX			fl. 1,764. 42 kr.

Cap. XX. Einrichtung der Gasbeleuchtung.

§ 3. Gasbeleuchtungs-Einrichtungen der Station Germersheim . .		fl. 2,645. 48 kr.	
Summa des Cap. XX			fl. 2,645. 48 kr.

Cap XXIV. Directorialgebäude . . . . . fl. 2,852. 20 kr.

Antheil an den Kosten für das Directorialgebäude (s. Ludwigsbahn).

Cap. XXV. Werkstättegebäude in Ludwigshafen . . . . . fl. 1,217. 46 kr.

Deßgl. (s. Ludwigsbahn).

Summa der Ausgaben pro 1874 . . . . fl. 194,359. 44 kr.

gleichlautend mit dem Rechnungsabschlusse.

Der oben constatirte Passivrest, welcher zum größten Theile von den ratirlichen Kostenbeträgen der Werkstättebauten und des Directorialgebäudes herrührt, wird seine Deckung finden durch die Baucapitalien für Germersheim-Bruchsal und Germersheim-Wörth-Lauterburg, wie dieß im vorigjährigen Geschäftsberichte bereits angedeutet worden ist.

Digitized by Google

b. Neue Bauten.

1. Germersheim-Wörth-Lauterburg.

Der Abschluß der Special-Baurechnung dieser Bahn stellt sich, wie folgt:

Einnahmen pro 1874		fl. 3,832,013. 35 kr.
Ausgaben pro 1874:		
a. allgemeine Baukosten	fl. 93,157. 25 kr.	
b. eigentliche „	„ 495,405. 2 „	
c. Einrichtungskosten	„ 67,979. 11 „	
Summa der Ausgaben per 31. December 1874 . . .		fl. 656,541. 38 kr.
Activrest		fl. 3,175,471. 57 kr.

Ueber Einnahme und Ausgabe gibt die Baurechnung (Beilage A Ziffer 5) Aufschluß.

Da die Führung dieser Bahn in der Nähe der Festung Germersheim mit der Wahl des Rheinüberganges für die Germersheim-Bruchsaler Linie zusammenhing, und letzterer erst im April vor. Jrs. zur definitiven Feststellung kam, so konnte das Detailproject für diese Linie erst im Juni vor. Jrs. zum Abschluß und dann zur Vorlage an die kgl. Regierung gelangen. Sofort wurden dann die Vorbereitungen für die Grunderwerbung getroffen und, nachdem das Detailproject im August die höchste Genehmigung erhalten und die Expropriationsermächtigung ertheilt war, alsbald die Terrainankäufe in allen Gemarkungen bis Wörth vollzogen, wobei wir mit Befriedigung bemerken dürfen, daß das Erwerbungsgeschäft einen durchaus günstigen Verlauf nahm, indem in den meisten Gemeinden Alles auf gütlichem Wege abgemacht werden konnte.

Der Bau selbst, unter Leitung zweier Sectionen, Germersheim und Wörth, wurde alsbald rüstig in Angriff genommen, und sind bereits die Brücken und Durchlässe bis Wörth beinahe alle fertig und die Erdarbeiten, die ohnehin nicht von großer Bedeutung, im vollsten Gange, deßgleichen die Hochbauten.

Mit der Grunderwerbung für die übrige Strecke Wörth-Lauterburg (15 Kilometer lang) konnte wegen eingetretener Hindernisse erst in diesem Monate begonnen werden, wir hoffen aber, daß sie sich ebenso gut und rasch abwickeln wird, wie auf der unteren Abtheilung. Da gerade auf dieser Strecke das ebene Rheinvorland dem Bau keine Schwierigkeiten bietet, so dürfte die Vollendung auch dieser Partie mit der unteren gleichen Schritt halten und zusammen in das Frühjahr 1876 fallen.

2. Germersheim-Bruchsaler Bahn
bezw. Germersheim-Landesgrenze gegen Bruchsal.

Der Abschluß der Special-Baurechnung dieser Bahn stellt sich, wie folgt:

Einnahmen pro 1874		fl. 1,122,548. 48 kr.
Ausgaben pro 1874:		
a. allgemeine Baukosten	fl. 157,998. 29 kr.	
b. eigentliche „	„ 127,596. 42 „	
c. Einrichtungskosten	„ — — „	
Summa der Ausgaben per 31. December 1874 . . .		fl. 285,595. 11 kr.
Activrest		fl. 836,953. 37 kr.

Einnahme und Ausgabe sind aus der bezüglichen Baurechnung (Beilage A Ziffer 6) ersichtlich.

Da auf diese Baurechnung inhaltlich des oben in Abtheilung I Ziffer 4 Lit. B Gesagten auch die Kosten der festen Eisenbahnbrücke bei Germersheim zur Verrechnung gelangen, so wird hier bemerkt werden müssen, daß wir den für den Brückenbau vorläufig limitirten Ergänzungsbetrag von fl. 986,000 noch in Einnahme zu stellen haben, sobald die bezügliche Geldbeschaffung realisirt sein wird.

Wie bereits bei der Germersheim-Lauterburger Bahn bemerkt, entschied sich die Frage wegen der in der rubricirten Linie liegenden Rheinbrücke im April vor. Js. und zwar dahin, daß die Brücke eine feste, hochliegende, ähnlich wie die in Ludwigshafen, Mainz ꝛc. sein solle, womit sich dann mit Rücksicht auf die Dammführung vor der Festung auch die Situirung der neuen Brücke, etwa 230 Meter oberhalb der Militär-Schiffbrücke, und damit die ganze Bahnverbindung zwischen dem Bahnhofe Germersheim und der Landesgrenze bei Rheinsheim bestimmte.

Digitized by Google

Nachdem mit höchstem Reſcripte vom 19. Juli 1874 ein auf obige allgemeine Beſtimmungen hin entworfenes generelles Project für die Bahn und Brücke die Genehmigung erhalten hatte, wurde zunächſt das Detailproject der Bahn ausgearbeitet und den Verhandlungen mit dem kgl. Feſtungsgouvernement zu Grunde gelegt; deßgleichen wurden die allgemeinen Dispoſitionen der Rheinbrücke nebſt Beſchreibung der am 31. Auguſt vor. Js. in Germersheim zuſammengetretenen Central-Rheinſchifffahrts-Commiſſion zur Prüfung und Verbeſcheidung unterbreitet.

In der Vorausſetzung, daß das in Germersheim abgefaßte Gutachten der Central-Rheinſchifffahrts-Commiſſion ſpäter ſeine Genehmigung finden werde, wurde auch das Detailproject der eigentlichen Rheinbrücke weiter bearbeitet und höchſten Orts zur Genehmigung unterbreitet.

Inzwiſchen wurde der Grunderwerb für die Bahn auf beiden Ufern bethätigt und der günſtige Waſſerſtand zur Fundirung aller Brücken, Durchfahrten und Fluthbögen in den hohen Zufahrtsdämmen zur Rheinbrücke benützt, ſo daß dieſen Sommer die verſchiedenen Objecte unbehindert in die Höhe geführt werden können und die Herſtellung der Dämme dann gleichen Schritt mit dem Bau der Rheinbrücke halten kann.

Für die Rheinbrücke ſelbſt wurde mit Genehmigung der kgl. Regierung bereits im Spätjahre der eiſerne Oberbau zur Lieferung ausgeſchrieben und unter günſtigen Bedingungen an einen bewährten Uebernehmer vergeben.

Wegen pneumatiſcher Fundation der beiden Strompfeiler ſind die Verhandlungen mit erfahrenen Uebernehmern dem Abſchluß nahe. Die beiden Widerlager laſſen ſich einfach zwiſchen Spundwänden auf guten Kiesuntergrund fundiren.

Da die Steinlieferung aus den verſchiedenen bedeutenden Regiebrüchen der Pfälziſchen Bahnen bereits eingeleitet, ſo ſteht zu erwarten, daß der Steinbau ſammt Fahrbahnaufſtellung im Laufe des nächſten Jahres ſeiner Vollendung entgegengehen werde.

Digitized by Google

C. Nordbahnen.

a. Aeltere Linien.

Die Hauptrechnung des Baucapitales umfaßt zur Zeit die Landstuhl-Kuseler, die Neustadt-Dürkheimer und die Alsenzbahn, sowie die ratirlichen Kostenantheile der Nordbahn-Gesellschaft an den gemeinschaftlichen Bauobjecten der Centralwerkstätten und der Directorialgebäude.

Dieselbe weisl pro 1874 folgenden Abschluß nach:

Einnahmen.

Einnahmen der Vorjahre			fl. 11,464,157. 14 kr.
„ pro 1874			fl. 1,909. 39 kr.
Summa aller Einnahmen			fl. 11,466,066. 53 kr.

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre			fl. 11,804,136. 46 kr.
Ausgaben pro 1874:			
a. allgemeine Baukosten	fl. 71. 26 kr.		
b. eigentliche Baukosten	„ 13,700. 34 „		
c. Einrichtungskosten	„ — — „		
Summa der Ausgaben pro 1874			fl. 13,772. — kr.
Summa aller Ausgaben			fl. 11,817,908. 46 kr.

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	fl. 11,466,066. 53 kr.
Summa aller Ausgaben	fl. 11,817,908. 46 kr.
Passivrest	fl. 351,841. 53. kr.

Die Einnahmen pro 1874 rühren von dem Erlöse veräußerter Immobilien, sowie von einigen zufälligen Erträgen her.

Die Ausgaben pro 1874 werden durch die nachfolgende Zusammenstellung ausgewiesen:

A. Allgemeine Baukosten . . . . . fl. 71. 26 kr.

Die Ausgaben sind gemacht für Drucksachen, Buchbinderarbeiten, für verfallene Coupons, für Unkosten bei Wiederveräußerungen.

B. Eigentliche Bau- und Einrichtungskosten.

Cap. II. Grunderwerb . . . . . fl. 5,464. 13 kr.

Dafür wurden nachträglich angekauft:

a.	45,00	Decimalen, worauf ein Haus mit Stall in der Gemarkung Alsenz;	
b.	60,10	„ in der Gemarkung Rammelsbach;	
c.	1,00	„ „ „ „ Mußbach;	
d.	1,40	„ „ „ „ Enkenbach;	
e.	92,00	„ „ „ „ Altenglan.	
Zusammen	199,50	Decimalen.	
		Zu übertragen . . .	fl. 5,535. 39 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	fl.	5,535. 39 kr.
Cap. IV. Anlegungskosten der Bahnhöfe.		
§ 5. Dienstgebäude	fl.	308. — kr.
Betrifft Restzahlungen auf die voriges Jahr erbauten Güterschuppen auf den Stationen Ramstein und Steinwenden an der Landstuhl-Kuseler Bahn.		
Cap. VII. Unvorhergesehene Ausgaben	fl.	2,293. 16 kr.
Bezieht sich auf Proceßkosten wegen Wasserschaden und die dießbezüglichen Entschädigungen in den Gemeinden Mußbach, Enkenbach und Hochstätten.		
Cap. XXIV. Directorialgebäude	fl.	4,312. 57 kr.
Antheil an den Restzahlungen auf dieses Gebäude (s. Ludwigsbahn).		
Cap. XXV. Werkstättegebäude Ludwigshafen	fl.	1,322. 8 kr.
Deßgleichen Antheil an den Restzahlungen auf dieses Object.		
Summa der Ausgaben pro 1874 . . .	fl.	13,772. — kr.

gleichlautend mit der Hauptrechnung.

Der oben constatirte Passivrest der Hauptrechnung der älteren Nordbahnen von fl. 351,841. 53 kr. ist, wie bereits im vorigjährigen Geschäftsberichte an gleicher Stelle bemerkt, dadurch entstanden, daß durch den Uebertrag der Neustadt-Dürkheimer Baurechnung der Passivrest derselben von fl. 158,021. 59 kr. auf die Hauptrechnung der Nordbahnen übergegangen ist (vergl. Geschäftsbericht vom Jahre 1869, pag. 44), dann daß die ratirlichen Antheile der Nordbahn-Gesellschaft an den gemeinschaftlichen Bauobjecten der Centralwerkstätten und des Directorialgebäudes auf den Haupt-Bauconto der Nordbahnen verrechnet worden sind. Da dieser Passivrest durch die Baucapitalien der neuen Nordlinien keine Deckung finden kann, so haben wir denselben mit der runden Summe von fl. 352,000 in das Nachtragspostulat für die neuen Nordbahnen aufgenommen, wie dieß aus der Abtheilung I Ziffer 3 des gegenwärtigen Berichtes, sowie in dem nächstfolgenden Abschnitte näher erläutert ist.

b. Neue Bauten.

1) Die vier neuen Nordbahn-Linien,

nämlich:

a. die Zellerthal-Bahn,
b. die Dürkheim-Monsheimer Bahn,
c. die Donnersberger Bahn,
d. die Freinsheim-Frankenthaler Bahn

sind theils fertiggestellt und dem Betriebe übergeben, theils der Vollendung nahegerückt, wie wir nachstehend näher berichten werden.

Die für diese vier Bahnen geführte gemeinschaftliche Baurechnung zeigt pro 1874 den nachfolgenden Abschluß:

Einnahmen.

Einnahmen der Vorjahre	fl.	9,890,309. 16 kr.	
Einnahmen pro 1874	fl.	88,026. 18 kr.	
Summa aller Einnahmen			fl. 9,978,335. 34 kr.

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre			fl. 9,486,294. 38 kr.
Ausgaben pro 1874:			
a. allgemeine Baukosten	fl.	345,747. 32 kr.	
b. eigentliche Baukosten	fl.	1,358,397. 55 kr.	
c. Einrichtungskosten	fl.	9,141. 37 kr.	
Summa der Ausgaben pro 1874 .			fl. 1,713,287. 4 kr.
Summa aller Ausgaben			fl. 11,199,581. 42 kr.

Digitized by Google

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	fl. 9,978,335. 34 kr.	
Summa aller Ausgaben	fl. 11,199,581. 42 kr.	
Passivrest		fl. 1,221,246. 8 kr.

Einnahmen und Ausgaben sind durch die Baurechnung dieser vier Bahnen (Beilage A Ziffer 8) näher nachgewiesen.

Auf die Eventualität eines Passivrestes in der Baurechnung der neuen Nordbahnen, sowie auf die Nothwendigkeit, zur Deckung des hervorgetretenen Mehrbedarfs bezw. zum Ausbaue der Nordbahnen einen Ergänzungscredit zu postuliren, haben wir bereits im vorigjährigen Geschäftsberichte, Abth III pag. 82, hingewiesen, und sind im gegenwärtigen Geschäftsberichte, Abtheilung I Unterabth. 3, unter ausführlicher Darlegung aller sachbezüglichen Verhältnisse die Ursachen erläutert, welche den Mehrbedarf herbeigeführt haben. Sodann ist der Betrag des Nachtragspostulates nachgewiesen worden, welcher nothwendig erscheint nicht nur zur Deckung des obigen Passivrestes, sondern auch zum gänzlichen Ausbau der Nordbahnen, wozu insbesondere auch die Herstellung eines angemessenen Stationsgebäudes im Bahnhofe Kaiserslautern, die Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Enkenbach-Langmeil und andere unvermeidliche Ergänzungsbauten zu rechnen sind.

Zur weiteren Erläuterung des Sachverhaltes lassen wir nunmehr den bereits in Abth. I Ziff. 3 angekündigten Auszug aus dem an die kgl. Staatsregierung deßfalls erstatteten technischen Berichte hier folgen:

Wie schon in dem Geschäftsberichte pro 1873 vorhergesagt wurde, war es nicht möglich mit dem theilweise schon im Jahr 1857, theilweise 1865 auf Grund damals aufgestellter Kostenanschläge limitirten Baucapitale auszukommen, und dürften als Hauptveranlassungen zu einem Mehrbedarf zunächst folgende Ursachen anzuführen sein:

1) Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise von 20 bis 50 und mehr pCt.;
2) theuereres Land und größere Grunderwerbungskosten, namentlich wo es im Proceßwege von zweiten und dritten Expertisen taxirt wurde;
3) Aufenthalt im Baubetrieb durch Verweigerung der rechtzeitigen Inangriffnahme von Seite der Grundbesitzer; deßgl. durch Administrativverhandlungen bezüglich der Richtungsfragen, sowie der Straßen- und Wegeanlagen;
4) Aufhäufung der Passivzinsen und Verwaltungskosten in Folge dieser Verzögerungen;
5) Erweiterung und Mehrung mancher Anlagen in Folge angezeigten Bedürfnisses;
6) schließlich das Auftreten von Bodenschwierigkeiten, sogenannten Rutschungen in angeschnittenen Gehängen, wie sie wohl in der Nähe des „Alzeyer Beckens" nicht unvermuthet auftraten, aber bei dem nassen Winter von 1872/73 sich doch in weit erhöhterem Maaße geltend machten, dagegen auch mit den nachhaltig abhelfenden, wenn auch kostspieligen Mitteln bewältigt wurden.

Die zu erbauenden neuen Nordbahn-Linien sind nach der Concession vom 16. April 1870 folgende:

1) die Donnersberger Bahn, Kaiserslautern-Enkenbach-Langmeil-Marnheim-Kirchheimbolanden-Grenze	fl. 5,550,000.
2) Zellerthal-Bahn, Marnheim-Monsheim	„ 550,000.
3) Dürkheim-Grünstadt-Monsheim	„ 2,700,000.
4) Frankenthal-Freinsheim mit Hafenbahn, angeschlagen zu fl. 725,000, später wegen des Zinsfußes reducirt auf	„ 652,000.
Totalsumme . .	fl. 9,452,000.

Ueber den sich nun ergebenden wahrscheinlichen Mehrbedarf für die einzelnen Linien wurde dem Verwaltungsrathe in seinen Sitzungen vom 17., 28. und 30. November 1874 ganz detaillirte Vorlage gemacht, auf Grund welcher derselbe beschloß, die Direction zu beauftragen, sowohl bei der kgl. Regierung, als auch für die nächste Generalversammlung die einleitenden Schritte zur Nachgenehmigung des Mehrbedarfs vorzubereiten.

Indem wir zur Mittheilung der Hauptdaten aus obigem Berichte für die einzelnen Linien übergehen, müssen wir vorausschicken, daß, da die vier verschiedenen Bahnstrecken ihr Gesammt-Baucapital von fl. 9,452,000 gemeinschaftlich zu verschiedenen Zeiten und zu verschiedenen Verzinsungssätzen (theils zu 5, theils zu 4½ pCt.) aufgenommen haben, auf

Digitized by Google

der anderen Seite aber je nach ihren Eröffnungszeiten aus der Baugemeinschaft ausgetreten sind, es vor Allem nothwendig war, die von der Hauptcasse als „Gemeinschaftliche Kosten" gebuchten Ausgaben zu vertheilen, um schließlich die Baukosten jeder einzelnen Bahnlinie bemessen zu können.

Aus dieser Aufstellung geht schon hervor, daß die Passivzinsen allein fl. 855,105, d. i. 9 pCt. des Baucapitals betragen, während man unter günstigeren Verhältnissen bei zwei und ein halbjähriger statt fünfjähriger Bauzeit mit 5 bis 5½ pCt. hätte auskommen können.

Die Baukosten der einzelnen Bahnen betragen oder werden nach Vollendung betragen und zwar

a. Für die Zellerthal-Bahn.

9,75 Kilometer lang; eröffnet den 23. October 1872.

Die Baukosten dieser Linie sind im Geschäftsberichte pro 1872 abgerechnet und entziffern bis Ende 1872		fl.	525,571. 51 kr.
Dazu kommen die Vollendungs- und Ergänzungskosten in den Jahren 1873 und 1874 mit		„	53,217. 18 „
dann die speciellen Verwaltungskosten		„	3,282. 51 „
und der Antheil an den gemeinschaftlichen Kosten, als: Geldbeschaffung, Verzinsung 2c.		„	20,050. — „
	Summa aller Ausgaben	fl.	602,122. — kr.

Die Einnahmen betragen:

a. aus dem Prioritätsanlehen	fl. 550,000. — kr.		
b. „ „ Erlöse von Immobilien	fl. 375. — kr.		
Summa der Einnahmen		fl.	550,375. — kr.
Mehrbedarf		fl.	51,747. — kr.

d. i. circa 9,4 pCt. des Baucapitals.

Diese Mehrausgaben sind veranlaßt worden durch Mehrung der Erdarbeiten und Stützmauern zum Theil in dem rutschenden Einschnitt bei Harxheim, zum Theil durch Anlage eines provisorischen Bahnhofes bei Marnheim, wodurch die Eröffnung der Zellerthal-Bahn fast um ein Jahr früher ermöglicht wurde; endlich durch allgemeine Preissteigerung der Löhne und Materialien.

b. Für die Dürkheim-Monsheimer Bahn.

22,400 Kilometer lang; eröffnet am 20. Juli 1873.

Auch diese Bahn findet sich bereits im Geschäftsberichte pro 1873 abgerechnet.

Die Ausgaben stellten sich bis Ende 1873 auf		fl.	2,580,664. 18 kr.
dazu a. die Ausgaben bis 1. September 1874 mit		„	82,879. 39 „
b. weitere Ausgaben zur Vollendung		„	23,400. — „
c. die speciellen Verwaltungskosten A mit		„	14,287. 14 „
d. Antheil an den gemeinschaftlichen Kosten für Zinsen 2c.		„	170,923. — „
	Summa aller Ausgaben	fl.	2,872,154. 11 kr.

Die Einnahmen betragen:

a. aus dem Prioritätsanlehen	fl. 2,700,000. — kr.		
b. „ sonstigen Einnahmen (Erlöse)	fl. 92,379. — kr.		
Summa der Einnahmen		fl.	2,792,379. — kr.
daher Mehrbedarf		fl.	79,775. 11 kr.

oder 2,9 pCt.

Hieran participirt zunächst der Grunderwerb mit fl. 42,000 durch die hohen Preise, welche bei den vielen Processen schließlich bezahlt werden mußten, dann die Erdarbeiten mit fl. 20,000, veranlaßt durch den moorigen Untergrund unter einem sehr hohen Damme bei Erpolzheim und durch höhere Arbeitslöhne. Der Rest von fl. 17,000 vertheilt sich

Digitized by Google

auf die verschiedenen anderen Arbeiten und Lieferungen, wobei namentlich der Aufschlag für alle Gegenstände des Hochbaues wesentlich einwirkte.

Zu bemerken bleibt übrigens noch, daß in dem generellen Kostenanschlage mit fl. 2,700,000 vom Jahre 1865 die neue Station Königsbach mit Zweigbahn in den dortigen Steinbruch nicht aufgenommen war, heute aber ausgeführt ist, so daß angesichts der hiefür aufgewendeten Kosten von circa fl. 112,800 nicht blos keine Ueberschreitung jenes Kostenanschlages, sondern vielmehr eine Ersparung von fl. 33,024. 49 kr. vorliegt.

c. Für die Donnersberger Bahn.

38,37 Kilometer lang.

Davon sind 25,90 Kilometer eröffnet, nämlich Langmeil-Marnheim am 31. Mai 1873, Kirchheimbolanden-Grenze (Alzey) am 1. Januar 1874, Marnheim-Kirchheimbolanden am 18. Juli 1874, und 12,48 Kilometer, nämlich Kaiserslautern-Enkenbach, noch im Bau begriffen.

Bei dieser Bahn treten hauptsächlich alle die im Eingang erwähnten ungünstigen Umstände auf, die eine außergewöhnliche Steigerung des Mehrbedarfs herbeiführen halfen.

Die Baukosten für die ganze Donnersberger Bahn werden betragen:

1) allgemeine Kosten, Passivzinsen, technische Administration ꝛc.	fl.	899,855. — kr.
2) Grunderwerb	„	599,392. — „
3) der eigentliche Bahnbau	„	4,127,995. — „
4) die Bahnhofanlagen excl. der Erweiterung Kaiserslautern	„	412,901. — „
5) die Erweiterung des älteren Bahnhofes Kaiserslautern	„	581,920. — „
6) Anschaffung der Fahrapparate	„	534,798. — „
7) elektrischer Telegraph und andere Betriebs-Einrichtungen	„	30,740. — „
Summa der Ausgaben	fl.	7,187,601 — kr.

Die Einnahmen betragen:

a. aus dem Prioritätsanlehen	fl. 5,550,000. — kr.	
b. „ sonstigen Einnahmen (Erlöse)	fl. 113,027. — kr.	
Summa der Einnahmen		fl. 5,663,027. — kr.
daher Mehrbedarf		fl. 1,524,574. — kr.

das sind 27 pCt.

Daran participiren:

1) die allgemeinen Kosten, hauptsächlich durch die hohen Passivzinsen, mit	fl.	224,157. — kr.
2) der Grunderwerb mit	fl.	96,092. — kr.
3) der eigentliche Bahnbau mit	fl.	1,124,820. — kr.

Zu dieser bedeutenden Steigerung der Baufumme gaben Anlaß:

a. die geognostischen Terrainverhältnisse zwischen dem Bahnhofe Marnheim, Kirchheimbolanden und der Landesgrenze gegen Alzey, wo die Bahn, wenn man überhaupt den Einmündungsbahnhof Marnheim für die Donnersberger und Zellerthal-Bahn correct legen und den Ort Marnheim nicht durch einen langen, hohen, nicht minder kostspieligen Damm einsacken wollte, eine Hügelreihe durchschreiten mußte, die, je mehr angeschnitten, desto mehr gleitende Gehänge zeigte.

Um nun einen dauernden, soliden Ausbau der in dem nassen Winter und Frühjahr 1873 um so schwieriger gewordenen Einschnitte herzustellen, mußte zu energischen, wenn auch kostspieligen, Mitteln gegriffen werden, als welche theils einzeln, theils combinirt angewendet wurden:

1) Entwässerung der eigentlichen Einschnittsmasse selbst durch ein System sich kreuzender ausgeschachteter Abzugsgräben;

Zu übertragen fl. 1,445,069. — kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	fl. 1,445,069. — kr.

2) Ableitung des Bergwassers oberhalb der Einschnitte, Durchschneidung von Rutschflächen, ausgeführt durch tiefe, bis unter die Einschnittssohle reichende, mit Steinen ausgepackte Entwässerungsgräben, welche ihr Wasser durch unterirdisch getriebene Stellen abführen und deren Trockenmauerwerk zugleich als Stützkörper dient;

3) Aushub des Gleitmaterials bis zur Rutschfläche, Terrassirung und Auswechselung der schlechteren Bodengattungen durch bessere oder durch Steinpackungen;

4) eigentliche Stützmauern, theils in Mörtel, theils trocken ausgeführt, sowie in den Böschungen liegende Gewölbe;

5) Stützmauern, welche unter sich noch durch Sohlengewölbe gesichert sind.

b. Fernere Veranlassung zu Kostenmehrung gab dann der Umstand, daß bei den oben geschilderten Verhältnissen das feuchte lettige Material vieler Einschnitte gar nicht zu den Dämmen verwendet werden konnte, sondern abgelagert und dafür gutes aus großer Entfernung beigeschafft werden mußte.

c. Daß andererseits wieder in einigen Einschnitten mehr schießbares Gestein statt schieferiger Fels vorkam.

d. Der Mangel an gutem Füllmaterial für die hohen Dämme zum Anschluß an den 28 Meter hoch über das Pfrimmthal bei Marnheim zu erbauenden Viaduct führte dazu, letzterem eine andere Disposition zu geben, d. h. ihn statt mit drei Oeffnungen von zusammen 134 Meter Weite, mit vier Oeffnungen von zusammen 220 Meter Weite anzulegen und unter Anreihung von drei gewölbten Oeffnungen von je 6,5 Meter Weite die in dem 17 Meter hohen Damme projectirte Durchfahrt für die Thalstraße nach Albisheim mit hereinzuziehen.

Nachdem nun in diesem Sinne alle Vorbereitungen getroffen waren, stellten sich gerade dem Viaductbaue alle erdenklichen Schwierigkeiten entgegen. Zunächst war das zu benützende Terrain nur im Proceßwege zu erwerben und konnte deßhalb erst im Octoker 1872 mit den Pfeilerbauten begonnen werden; dann zeigte sich in dem darauf folgenden nassen Winter das Bodenverhältniß in den Fundamentgruben immer schwieriger, so daß erst kostspielige Entwässerungs- und Umwendungsbauten gemacht werden mußten, bevor man nur an das Einrammen der Pfähle denken konnte. Mittlerweile waren alle Preise für Material und Arbeit auf das Höchste gestiegen, so daß z. B. das Mehr für die Eisenconstruction allein schon über fl. 200,000 betrug.

e. Aber auch bei den übrigen zahlreichen Kunstbauten waren oft umständlichere Fundationen nöthig, als vorauszusehen war. Daß ferner bei dem immer größeren Bedarf an Steinen, namentlich durch die Stützmauern und Entwässerungsbauten, dieser nicht mehr aus der Nähe gedeckt werden konnte, sondern selbst aus dem fernen Alsenzthal beigezogen werden mußte, wirkte wesentlich auf die Kostenmehrung.

f. Aber auch die erhöhten Kosten für den Geleisbau, die Straßenanlagen und Bahnwartswohnungen ꝛc. halfen die Bausumme vermehren.

4) Die Bahnhofanlagen mit	fl.	71,699. — kr.
Auch hier machten sich die höheren Preise bei allen dahin gehörigen Einrichtungen, namentlich bei den Dienstgebäuden, die ohnehin verschiedentliche Vermehrung erfuhren, geltend.		
5) Die Erweiterung des älteren Bahnhofes Kaiserslautern	fl.	6,920. — kr.
Erhöhung aus ähnlichen Gründen wie bei Position 4.		
6) Elektrischer Telegraph, provisorische und Betriebseinrichtungen	fl.	886. — kr.
Erhöhung in Folge Preissteigerung der Materialien.		
Summa des Mehrbedarfs wie oben . .	fl.	1,524,574. — kr.

Digitized by Google

Man wird diesen bedeutenden Mehrbedarf sich eher erklären können, wenn man bedenkt, daß der Bau dieser Bahn in die theuerste Zeit fiel und außerdem mit den größten localen Schwierigkeiten bei ungünstigen Witterungsverhältnissen zu kämpfen hatte; wenn man ferner in Betracht zieht, daß schon das generelle Project, das sich das Localcomite im Jahre 1857 von Staatsbahn-Ingenieuren aufstellen ließ, die Summe von fl. 5,550,000 verlangte.

Nun kommt aber hinzu, daß für die Erweiterung des Bahnhofes Kaiserslautern statt fl. 140,000 im generellen Projecte fl. 582,000 (also + fl. 442,000) theils ausgegeben, theils im Mehrbedarf vorgesehen sind; daß bei der Ausführung nach langen Verhandlungen mit der Stadt Kaiserslautern ein Nordbahnhof für dieselbe; eine Haltestelle Eselsfürth mit Holzeinladeplatz; ein vollständiger Bahnhof mit Güterschuppen für Börrstadt-Standenbühl; eine bedeutende Erweiterung des Bahnhofes Marnheim als Einmündungsbahnhof für die Zellerthal-Bahn; eine Haltestelle mit Güterverlade-Einrichtungen für Morschheim angenommen werden mußte (+ fl. 207,000 gegen das generelle Project); endlich hauptsächlich, daß im Projecte vom Jahre 1857 kein Pfrimmthal-Uebergang in der Nähe von Marnheim nöthig — weil keine Zellerthal-Bahn vorausgesetzt war und der Bahnhof Göllheim noch nicht auf der Seite von Göllheim, sondern jenseits des Thales, bei Dreisen, projectirt war — (auf circa fl. 800,000 zu veranschlagen).

Vergleicht man nun den Mehrbedarf, abzüglich der Summen für Mehranlagen, mit dem ursprünglichen Baucapital von fl. 5,550,000, so bleibt noch eine Ueberschreitung von fl. 205,000 oder 3,7 pCt., was gegenüber den Preissteigerungen gewiß nicht von Bedeutung ist.

Aber auch im Vergleich mit anderen Bahnen bleibt das für die Donnersberger Bahn aufzuwendende Baucapital in richtigen Grenzen; z. B. stellt sich bei der Landau-Zweibrücker Bahn der Kilometer auf fl. 149,680, bei der Donnersberger Bahn auf fl. 154,660.

Wenn wir diesen Satz bei anderen theueren Bahnen bis fl 185,000 und darüber wachsen sehen, so wird unsere obige Behauptung bezüglich der Donnersberger Bahn als begründet anzusehen sein, und gewiß hat die Donnersberger Bahn, die auf ihrem Wege vier Wasserscheiden und zwei große Thäler überschreiten muß, abgesehen von den noch hinzugetretenen Bodenschwierigkeiten und Preissteigerungen, einiges Recht mit den kostspieligeren Bahnen verglichen zu werden.

d. Für die Freinsheim-Frankenthaler Bahn.

13,₂₀₄ Kilometer lang, noch im Bau begriffen.

Diese Bahn hat hauptsächlich mit Expropriationsschwierigkeiten zu kämpfen; so müssen heute noch wegen vieler Parcellen Processe betrieben werden, und durch Nichteinwilligung in den vorläufigen Besitz zieht sich der Bau in die Länge und mehren sich die Passivzinsen und allgemeinen Kosten immer stärker.

Die Kosten für diese Bahn werden sich belaufen, wie folgt:

1) allgemeine und Verwaltungskosten	fl.	106,977. —	kr.
2) Grunderwerb	„	240,130. —	„
3) der eigentliche Bahnbau	„	342,426. —	„
4) die Bahnhofanlagen	„	136,159. —	„
5) elektrischer Telegraph und Betriebs-Einrichtung	„	9,500. —	„
Gesammtbedarf	fl.	835,192. —	kr.
Vorgesehen	fl.	630,000. —	kr.
Mehrbedarf	fl.	205,192. —	kr.

Daran nehmen Theil:

1) die allgemeinen Kosten mit (aus Gründen des verzögerten Baues),	fl.	45,593. —	kr.
2) die Grunderwerbung mit (durch höhere Taxen und kostspielige Processe veranlaßt),	„	108,130. —	„
3) der eigentliche Bahnbau mit	„	32,310. —	„
4) die Bahnhofanlagen mit	„	19,159. —	„
(letztere beiden Positionen herbeigeführt aus Gründen der allgemeinen Preissteigerungen und der noch aufgenommenen Erweiterung des Bahnhofes Frankenthal).			
Summa wie oben	fl.	205,192. —	kr.

Zusammenstellung des Mehrbedarfs für die vier neuen Nordbahn-Linien.

a. Für die Zellerthal-Bahn	fl.	51,747. — kr.
b. Für die Dürkheim-Monsheimer Bahn . . .	„	79,775. 11 „
c. Für die Donnersberger Bahn	„	1,524,574. — „
d. Für die Freinsheim-Frankenthaler Bahn . .	„	205,192. — „
Summa . .	fl.	1,861,288. 11 kr.

Dabei ist jedoch zu bemerken, daß bei dem Posten sub Lit. d die Canalbahn in Frankenthal nicht berücksichtigt ist, für welche in dem Baucapital für Freinsheim-Frankenthal zu fl. 652,000 ein Betrag von fl. 22,000 bestimmt war. Würde die Canalbahn, wie wahrscheinlich, nicht gebaut werden müssen, so könnte von obigem Mehrbedarf abgesetzt werden die Summe von . . . . . fl. 22,000. — kr.

so daß sich derselbe vermindert auf . . . . . fl. 1,839,288. 11 kr.

Diese Hauptsumme des Mehrbedarfs der vier neuen Nordbahn-Linien ergibt sich ebenmäßig aus der Zusammenstellung aller Bausummen dieser Linien, wie sie oben nachgewiesen sind.

a. Zellerthal-Bahn	fl. 602,122. — kr.		
ab Nebeneinnahmen	fl. 375. — kr.		
Rest Summa . . .		fl.	601,747. — kr.
b. Dürkheim-Mousheimer Bahn . .	fl. 2,872,154. 11 kr.		
ab Nebeneinnahmen	fl. 92,379. — kr.		
Rest Summa . . .		fl.	2,779,775. 11 kr.
c. Donnersberger Bahn	fl. 7,187,601. — kr.		
ab Nebeneinnahmen	fl. 113,027. — kr.		
Rest Summa . . .		fl.	7,074,574. — kr.
d. Freinsheim-Frankenthaler Bahn		fl.	835,192. — kr.
Totalsumme der vier Linien		fl.	11,291,288. 11 kr.
Das concessionsmäßige Baucapital beträgt nun		fl.	9,452,000. — kr.

ergibt sich sonach ein Gesammtmehrbedarf

A. für die vier neuen Linien von . . . . . fl. 1,839,288. 11 kr.
wie oben bereits entziffert.

Außerdem ergibt sich aber noch

B. für die Fertigstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Enkenbach-Langmeil ein Restbedarf nach detaillirter Berechnung von . . . . . fl. 130,000. — kr.
(vergleiche Abtheilung I, Unterabtheilung 3 des gegenwärtigen Berichtes).

Endlich ist noch

C. die Ergänzung des Hauptconto's der älteren Nordbahnen von . . . . . fl. 352,000. — kr.
hier einzustellen, welche wir in der I. Abtheilung Ziffer 3 und der III. Abtheilung Lit. a des gegenwärtigen Berichtes ausführlich nachgewiesen und erläutert haben.

Zu diesem Mehrbedarf für die eigentlichen Baukosten müssen aber noch einige Beträge für accessorische Kosten hinzugefügt werden:

D. für Zinsen, welche für Beschaffung der nöthigen Geldmittel theils bereits erwachsen sind, theils noch erwachsen werden. Dieselben sind veranschlagt zu . . . fl. 48,000. — kr.

E. für ein eventuelles Deficit des concessionsgemäß à conto des Baues geführten provisorischen Betriebes der Donnersberger Bahn auf der Strecke Langmeil-Marnheim-Kirchheimbolanden-Hessische Grenze werden incl. einer Abrundungsziffer . . fl. 10,711 49 kr.

angenommen und stellt sich demnach der Gesammt-Mehrbedarf auf . . fl. 2,380,000. — kr.

Digitized by Google

2) Grünstadt-Eisenberg.

Die für diesen Bahnbau bereits begonnene Special-Baurechnung (Beilage A Ziff. 9) zeigt nachstehenden Abschluß:

Einnahmen pro 1874			fl. 953. 46 kr.
Ausgaben pro 1874			
a. Allgemeine Baukosten	fl. 5,400. 34 kr.		
b. Eigentliche Baukosten	fl. 228,525. 16 kr.		
c. Einrichtungskosten	fl. — — kr.		
Summa aller Ausgaben . . .			fl. 233,925. 50 kr.
Passivrest			fl. 232,972. 4 kr.

Die Einnahmen bestehen lediglich aus einigen Materialveräußerungs-Erlösen.

Die Ausgaben begreifen der Hauptsache nach die Grunderwerbungskosten und die Kosten der Schienen und Befestigungstheile.

Nachdem die Beschaffung des concessionsmäßigen Baucapitales von fl. 600,000 zur Zeit noch nicht bewirkt ist, vielmehr mit der Emission für das Ergänzungscapital der Nordbahnen verbunden werden soll (vgl. Schlußsatz der Ziffer 3 Abth. III gegenwärtigen Berichtes), so mußten die seither erlaufenen Ausgaben abzüglich der zufälligen Einnahmen als Passivrest erscheinen, der bis auf Weiteres durch Vorschüsse aus anderen paraten Geldmitteln gegen Zinsvergütung Deckung finden wird.

Nachdem, wie bereits im vorjährigen Geschäftsberichte bemerkt, unter dem 30. Januar 1874 die Bauconcession für diese Bahn ertheilt wurde, befaßte man sich sofort eifrigst mit der Ausarbeitung des Detailprojectes, das im August alsdann der kgl. Regierung zur höheren Genehmigung unterbreitet werden konnte. Darauf wurde die Grunderwerbung in Plan und Flächenberechnung vorbereitet und konnte der Terrainankauf anfangs October vor. Jrs. sogleich nach dem Eintreffen der höchsten Genehmigung des Projectes eingeleitet werden. Dank den besonderen Bemühungen des Localcomite's kam die Bahnverwaltung nach kurzer Zeit in Besitz des sämmtlichen nöthigen Terrains, so daß darauf der Bau allenthalben in Angriff genommen werden konnte und sich jetzt im vollsten Gange befindet.

Wir haben gegründete Hoffnung, daß die nur 9 Kilometer lange Bahn ohne namentliche Schwierigkeiten im Verlauf dieses Jahres fertiggestellt werden wird.

3) Provisorischer Betrieb der Donnersberger Bahn.

Bereits oben ist bemerkt, daß die zur Zeit im Betriebe stehenden Theilstrecken der Donnersberger Bahn von 3,44 Meilen nach Vorschrift der Concession auf Conto des Baues verrechnet werden müssen, in so lange nicht die ganze Donnersberger Bahn dem Betriebe übergeben werden kann, was mit Eröffnung der letzten Theilstrecke Kaiserslautern-Enkenbach wahrscheinlich bei Einführung des Sommerdienstes am 15. Mai ds. Jrs. der Fall sein wird.

Die für diesen provisorischen Betrieb der Donnersberger Bahn geführte separate Rechnung zeigt folgenden Abschluß:

Einnahmen pro 1874:			
Personenverkehr	fl.	27,750. 22 kr.	
Gütertransport	„	30,202. 20 „	
Kohlentransport	„	12,928. 1 „	
Posttransport	„	816. — „	
Andere Quellen, Pacht ꝛc.	„	1,924. 26 „	
Summa aller Einnahmen			fl. 73,621. 9 kr.
Zu übertragen . . .			fl. 73,621. 9 kr.

Digitized by Google

		Uebertrag . . .		fl.	73,621. 9 kr.
Ausgaben pro 1874:					
Cap. I.	Allgemeine Verwaltung	fl.	322. 29 kr.		
Cap. II.	Bahnverwaltung	„	31,560. 16 „		
Cap. III.	Transportverwaltung	„	58,907. 14 „		
	Summa aller Ausgaben			fl.	90,789. 59 kr.
	Passivrest			fl.	17,168. 50 kr.,

welcher auf den Bauconto der Donnersberger Bahn übernommen werden muß.

Dieser ungünstige Rechnungsabschluß des Betriebes der Donnersberger Bahn liefert den Beweis, daß der Verkehr in allen Transportzweigen, ganz besonders aber bei dem Kohlentransport, ein außerordentlich schwacher gewesen ist, was die oben schon erwähnte Thatsache bestätigt, daß die Industrie in dem Verkehrsgebiete der Donnersberger Bahn zur Zeit noch sehr wenig entwickelt ist. Würde man die Durchschnittssätze der Pfälzischen Bahnen pro 1874 in Einnahme und Ausgabe per Bahnmeile zu Grunde legen, so hätte die Einnahme dieser circa 3½ Meilen langen Bahnstrecke ertragen müssen fl. 427,000 und der Betrieb hätte gekostet fl. 276,000. — Nun hat sie in Wirklichkeit nur circa ein Sechstel dieses Durchschnittes ertragen, dagegen hat der Betrieb nur ein Drittel der durchschnittlichen Ausgabe gekostet. Wenn das Ergebniß der Ausgaben mit Rücksicht auf die schwierigen Steigungsverhältnisse der Donnersberger Bahn auch befriedigen muß, so kann von den Einnahmen nach dem oben specificirten kläglichen Resultate ein Gleiches nicht gesagt werden, und wollen wir der Hoffnung Raum geben, daß die Eröffnung der letzten Theilstrecke Kaiserslautern-Enkenbach und die damit bewirkte directe Einbeziehung der hochwichtigen Industriestadt Kaiserslautern in das nordpfälzische Bahnnetz dem Verkehre jenen Aufschwung verleihen werde, den diese Stadt von dem Baue der Donnersberger Bahn stets erwartet hat.

II. Bauausführung à conto des gemeinschaftlichen Betriebes der vereinigten Pfälzischen Bahnen.

Die Regulirarbeiten der Geleise sämmtlicher vereinigten Pfälzischen Bahnen kosteten in diesem Jahre an Taglohn . . . . . fl. 126,601,

d. i. bei 396 Kilometer reducirter Bahnlänge
pro Kilometer . . . . fl. 320,
oder bei 765 Kilometer Geleislänge
pro Kilometer . . . . fl. 165.

Darin ist inbegriffen das Auswechseln von 55,880 Stück Schwellen (circa 9 pCt. des in den Hauptgeleisen der älteren Bahnen liegenden Gesammtquantums) und von 11,351 Stück Schienen von Eisen und 2273 Stück deßgleichen von Bessemerstahl (à 6 Meter Länge) von 123 Millimeter Höhe gegen abgängige ältere von 110 Millimeter Höhe. Die ausgewechselten Schienen repräsentiren eine Geleislänge von 40,572 Kilometer oder bei 530 Kilometer älteren Geleisen circa 7,7 pCt.

Die Abnützung der Schienen variirt auf den verschiedenen Strecken je nach dem Alter und Verkehre darauf, dann je nach den Steigungscurven und Bremsverhältnissen von 4 bis 18 pCt. Beim regelmäßigen Verkehre bewegten sich täglich 1200 bis 1400 Achsen über ein Geleis. Die Hauptbahnen sind im Oberbau zweigeleisig.

Außer obigen und anderen bedeutenden Unterhaltungsarbeiten, als Erneuerung und Ergänzung des Kies- und Steinbettes, besonders an nassen Geleisstellen mit Rheinkies, wofür in diesem Jahre circa fl. 22,600 verwendet wurden, Unterhaltung der Straßen- und Wegübergänge, der Einschnittsböschungen, der Bach- und Flußufer, der Tunnels (4231 laufende Meter), der Einfriedigungen an der Bahn und den Bahnhöfen, der Barrieren, Reparatur an Brücken, Durchlässen, Stütz- und Futtermauern, den Werkstättearbeiten zur Unterhaltung und Ergänzung der Ausweichen und Kreuzungen (1,050 Stück), der Drehscheiben und Schiebebühnen, der Signalvorrichtungen und Anderem wurden nachstehende außergewöhnliche Ausführungen auf Kosten des Betriebes hergestellt:

1) Ein neuer Wasserschacht am Rhein in Ludwigshafen zur Gewinnung von Speisewasser für die Locomotoen.
2) Eine neue Schlagbaumbarriere an die Einfahrt in den Güterbahnhof Neustadt.
3) Ein nachträglich nothwendig gewordener Durchlaß in einer Wegrampe in der Gemarkung Neustadt.

Digitized by Google

4) Veränderung der Perronanlagen im Bahnhofe Mußbach wegen Anlage des zweiten Geleises.
5) Umbau einer Ortsstraßendohle daselbst aus denselben Gründen.
6) Treppenanlagen in einer Einschnittsböschung in der Gemarkung Deidesheim.
7) Einrichtung einer Haspelbarriere für einen voriges Jahr der Gemeinde Deidesheim nachträglich zugestandenen Feldweg-Uebergang.
8) Verlängerung eines Geleises auf der Station Wachenheim um circa 90 Meter.
9) Veränderungen am Verladeplatz in Dürkheim und in der Geleisanlage dazu.
10) Geleiserweiterungen am Hafen in Maximiliansau um 170 laufende Meter.
11) Auf der Station Schaidt Verlängerung einer Zufuhrstraße zum Holzeinladeplatz mit Herstellung eines neuen Durchlasses.
12) Auf der Station Bergzabern ein neues Kohlenabsturzfach mit gepflastertem Raum.
13) Vollendung des im vorigen Jahr angefangenen neuen Waldweges für die Gemeinde Weidenthal.
14) Verlängerung eines Industriegeleises beim Bahnhofe Kaiserslautern.
15) Erweiterung des Verladeplatzes auf der Station Altenglan.
16) Verlängerung eines Durchlasses daselbst wegen Geleiserweiterung um 321 laufende Meter.
17) Vollendung einer Geleiserweiterung in St. Ingbert.
18) Geleiserweiterung um 216 Meter in Mannweiler.
19) Beschaffung neuer Bahnwartsnummern-Tafeln, wobei der Ludwigsbahn die Nummern von 1 bis 1000, der Maximiliansbahn die Nummern von 1001 bis 2000 und der Nordbahn die Nummern von 2001 bis 3000 zugetheilt sind.

Außer den gewöhnlichen Unterhaltungen an Dienstgebäuden kam noch zur Ausführung:

1) Vollendung der im vorigen Jahr angefangenen Herrichtung von Aufenthaltszimmern für das Maschinenpersonal in der früheren Dreherei im Bahnhofe Ludwigshafen.
2) Erweiterung der Wohnung im Hauptmagazin-Gebäude in Ludwigshafen.
3) Vollendung der Vergrößerung des Verwaltungs- und Telegraphenbureau's in Neustadt.
4) Deßgleichen des Häuschens daselbst für Postpäckereien.
5) Deßgleichen des Setzens eines zweiten Dampfkessels daselbst.
6) Erweiterung eines Holzschuppens daselbst.
7) Herstellung einer Wasserleitung in dem Güterschuppen daselbst.
8) Herstellung zweier hölzerner Wächterhäuschen für die Strecke Neustadt-Dürkheim.
9) Ein Abtrittanbau an den Güterschuppen in Wachenheim.
10) Herrichtung einer Wohnung im Magazingebäude Maximiliansau.
11) Beschaffung eines hölzernen Wächterhäuschens für einen Wärterposten daselbst.
12) Vollendung der Erweiterung des Stationshauses Hauptstuhl.
13) Deßgleichen des Güterschuppens in Bruchmühlbach.
14) Erweiterung der Wohnung im Güterschuppen im Bahnhofe Lautzkirchen.

Auch in diesem Jahre hat die technische Inspicirung der Pfälzischen Bahnen durch ein Mitglied der kgl. obersten Baubehörde stattgefunden und gestatten wir uns mitzutheilen, daß das kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Aeußern mit höchstem Erlasse vom 29. November 1874 uns Nachstehendes eröffnet hat:

> „Nachdem aus dem erstatteten Berichte auf's Neue mit Befriedigung entnommen wurde, mit „welcher Sorgfalt die pfälzische Bahndirection die ihrer Verwaltung unterstellten Bahnen in ent„sprechendem Stande zu erhalten bestrebt ist, ist derselben im Namen des kgl. Staatsministeriums „des kgl. Hauses und des Aeußern die Anerkennung hiefür auszudrücken."

Digitized by Google

Vierte Abtheilung.

Betrieb.

1. Allgemeines.

In der ersten Abtheilung des gegenwärtigen Berichtes haben die Hauptergebnisse des Betriebes und die allgemeinen Verhältnisse des Verkehres bereits ausführliche Erörterung gefunden; den Inhalt der gegenwärtigen Abtheilung bilden dagegen die näheren Nachweisungen über die speciellen Ergebnisse der verschiedenen Transportzweige im internen, wie im directen und transitirenden Verkehre, sodann eingehendere Mittheilungen über Einnahme, Ausgabe und Reinertrag, endlich über Fahrdienst, Betriebsmittel und Personal.

Den üblichen Detailberichten hierüber gestatten wir uns nur einige allgemeine Bemerkungen vorauszuschicken. In den Hauptergebnissen des Jahres 1874 ist im Vergleiche zum Vorjahre unverkennbar eine Tendenz zum Besseren wahrzunehmen. Die Steigerung der Einnahmen aus Frachten und Fahrtaxen um 5.41 pCt. und die Minderung der Ausgaben um 4.35 pCt. liefert den Beweis, daß unser Streben, durch wohlbemessene Sparsamkeit, möglichste Verkehrsentwickelung und Einführung höherer Tarifsätze wieder ein richtigeres Verhältniß zwischen Ertrag und Kosten herzustellen, von Erfolg begleitet war. Die großen Schwierigkeiten, denen dieses Streben allenthalben begegnete, haben wir bereits in der ersten Abtheilung dieses Berichtes näher dargelegt. Wir werden aber in diesem Streben um so weniger ermüden dürfen, als die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Betriebes der Pfälzischen Bahnen wegen des Hinzutrittes neuer Linien mit unentwickeltem, schwachem Verkehre und großen Anlagecapitalien sich in nächster Zukunft noch schwieriger gestalten dürften.

Was insbesondere die Beibehaltung der höheren Tarifsätze anbelangt, so hängt dieselbe von der Lösung der Tarifreform-Frage ab, über deren Stand wir in Kürze Nachstehendes mittheilen:

Die allgemeine Durchführung der begonnenen Reform konnte angesichts des Standes der Tarifverhandlungen in den übrigen Staaten des Deutschen Reiches bis heute nicht erfolgen und wurden daher zur Wahrung der Interessen unserer Bahnen mit Genehmigung der kgl. Staatsregierung die noch nicht zur Umrechnung gelangten Tarife in der Weise provisorisch erhöht, wie dieß nach Maaßgabe des Bundesrathsbeschlusses vom 11. Juni 1874 seit dem 1. August vor. Jrs. Seitens der übrigen deutschen Bahnen geschehen ist.

An früherer Stelle wurde bereits erwähnt, daß die Reform unserer Tarife, soweit solche bis jetzt vollzogen ist, kein ungünstiges Resultat nachweist, und sind wir daher nach den gemachten Erfahrungen nicht in der Lage, uns den vielfach hervortretenden Bestrebungen gegen das Gewichts- und Raumtarifsystem anzuschließen; es kann jedoch nicht

Digitized by Google

verhehlt werden, daß die Beibehaltung dieses Systems nur bei angemessener Normirung der Einheitstaxen möglich ist und daß bei Nachgiebigkeit gegen die vielfach sich geltend machenden Forderungen auf Wiederherstellung der früheren Frachten für die wichtigsten Transportobjecte die Rückkehr zur Werthclassification und damit der Verlust aller der Vortheile unvermeidlich sein würde, welche das neue System für Handel und Industrie bietet.

Die Entscheidung über die Gestaltung des Tarifwesens im Deutschen Reiche steht nun nach Beendigung der Enquête zu erwarten, welche demnächst auf Grund des Reichstagsbeschlusses vom 20. Januar ds. Jrs. vom Herrn Reichskanzler eingeleitet werden wird. Bis dahin werden principielle Aenderungen der jetzigen Tarife nicht wohl Platz greifen können und wird inzwischen unser Bestreben darauf gerichtet sein, die Mißstände, welche aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Systeme erwachsen, nach Thunlichkeit zu beseitigen und den Interessen des Publicums wie der Bahnverwaltung durch wohlbemessene Regulirung der bestehenden Frachtsätze in gebührender Weise Rechnung zu tragen.

Die Verkehrsentwickelung auf den neuen Linien schreitet ungemein langsam voran; wir lassen es nicht fehlen, die Elemente des inneren Verkehrs nach Möglichkeit zu pflegen und den directen Verkehr mit den Nachbarbahnen in Gang zu bringen. Allein auch hier stoßen wir auf die Schwierigkeiten der Concurrenz, die nur allmählich gehoben werden können. Inzwischen sind wir bemüht, die Züge über die neuen Linien möglichst zweckmäßig einzurichten und erhoffen wir insbesondere von der Herstellung von vier directen Zügen zwischen Kaiserslautern und Mainz über Kirchheimbolanden-Alzey im Sommerdienst einen erheblichen Aufschwung des Verkehrs.

Was endlich die thunlichste Herabminderung der Betriebskosten betrifft, so haben wir auch hierüber in der Einleitung Abth. I dieses Berichtes uns eingehend ausgesprochen und können hier nur beifügen, daß wir in dieser Beziehung das Meiste von dem Abschlage der Materialpreise zu erwarten haben, wobei wir indeß nicht unterlassen werden, überall im Bahnhaushalte auf Ersparungen bedacht zu nehmen, wo es ohne Gefährdung der Verkehrsbedürfnisse, der gerechten Ansprüche des Personales und der Instandhaltung von Bahn und Material geschehen kann.

Die Umarbeitung bezw. Neuaufstellung der Tarife hat in diesem Jahre wegen Einführung des neuen Systems mit erhöhten Taxen eine ganz außerordentliche Thätigkeit in Anspruch genommen, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung der neu eingeführten und noch in Ausarbeitung begriffenen Tarife entnommen werden wolle.

I. Neue Tarife gelangten zur Einführung:

	Einführungs-Datum. 1874.
A. Personentarife.	
1) Tarif für den internen Verkehr	15. April.
1. Nachtrag	15. Juli.
2. „	12. September.
2. „ zum Militärtarif	1. Juni.
3. „ „ „	15. Juli.
4. „ „ „	12. September.
2) Tarif für den Baden-Elsaß-Saarbrücker Verkehr	1. November.
3) Tarif für den Badisch-Pfälzischen Verkehr	15. Mai.
Deßgleichen	20. September.
4) Tarif für den Verkehr zwischen Bayer. Staatsbahn- und Pfälzischen Stationen	
a. via Aschaffenburg	1. September.
b. » Ulm und Würzburg	1. September.
5) Tarif für den Belgien-Saarbrücken-Pfalz-Verkehr	1. December.
6) Tarif für den Hessisch-Pfälzischen Verkehr	1. August.
1. Nachtrag	1. September.
2. „	12. September.
3. „	1. October.
7) Tarif für den Main-Neckar-Pfalz-Verkehr	1. November.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
8) Tarif für den Mittelbeutschen Verbands-Verkehr	1874.
1. Nachtrag	1. April.
2. „	1. Juni.
3. „	1. Juli.
9) Tarif für den Nassau-Hessen-Pfalz-Verkehr	15. December.
10) Tarif für den Nordwestdeutschen Verbands-Verkehr	
26. Nachtrag	1. August.
27. „	15. October.
11) Tarif für den Verkehr zwischen der Reichsbahn, Bayer. Ost- und Staatsbahn, Main-Neckar-Bahn ꝛc.	15. December.
12) Tarif für den Nassau-Schweizer Verkehr	1. Mai.
„ „ „ Schweiz-Belgischen Verkehr	1. Juli.
13) Tarif für den Saarbrücken-Hessen-Pfalz-Verkehr	1. November.
14) Tarif für den Südwestdeutschen Verkehr	1. Juni.
Desgleichen	1. September.
Vergnügungs-Retourbillets	12. August bis ultimo October.

B. Gütertarife.

1) Tarif für den internen Güterverkehr	15. April.
1. Nachtrag	12. September.
Ausnahmetarif für Eisen	15. April.
1. Nachtrag hierzu	15. Juli.
Specialtarif für Pflastersteine und Straßendeckmaterial	15. April.
1. Nachtrag hierzu	15. Juli.
Specialtarif für Pflastersteine und Straßendeckmaterial von Albersweiler-St. Johann	1. December.
Desgleichen von Rammelsbach	15. April.
1. Nachtrag hierzu	15. Juli.
Tarife für Steine von Frankenstein, Hochstätten, Kaiserslautern, Landstuhl und Weidenthal	15. April.
Tarif für den Bezug von Steinen von Frankenstein, Kaiserslautern und Weidenthal	15. April.
Desgleichen von Königsbach	1. Juli.
Expeditionstarif für Steine von Frankenstein, Hochstätten, Kaiserslautern, Königsbach, Landstuhl und Weidenthal	1. Juni.
Tarif für den Transport von Baumaterialien zu Regiebauten	15. April.
1. Nachtrag hierzu	15. Juli.
2. „ „	12. September.
Tarif für den Transport von Baumaterialien zu Regiebauten unter Aufhebung vorgenannter Tarife ꝛc.	5. November.
Tarif für ärarialische Hölzer	15. April.
2) Tarif für den Hessisch-Pfälzischen Güterverkehr	
3. Nachtrag	15. Mai
4. „	15. Juli.
5. „	1. August.
6. „	1. November.
7. „	15. December.
3) Tarif für den Main-Neckar-Pfalz-Güterverkehr	
4. Nachtrag	15. Mai.
5. „	1. August.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
4) Tarif für den Saarbrücken-Hessen-Pfalz-Güterverkehr	1874.
5. Nachtrag	15. Mai.
6. „	1. August.
7. Nachtrag	15. November.
8. „	15. December.
9. „	20. December.
5) Tarif für den Badisch-Pfälzischen Güterverkehr	20. Mai.
1. Nachtrag	1. Juli.
Tarif unter Aufhebung der vorgenannten	1. August.
1. Nachtrag hierzu	1. December.
Tarif für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und Basel via Maxau	1. August.
2. Nachtrag zum Tarif für den Verkehr mit den Bodensee-Uferplätzen	1. September.
6) Tarif für den Güterverkehr im Rheinischen Verbande	
3. Nachtrag	1. Februar.
4. „	1. Juni.
5. „	1. August.
6. „	1. December.
7. „	1. December.
7) Tarif für den Rheinisch-Elsässischen Güterverkehr	
2. Nachtrag	20. Februar.
3. „	1. August.
8) Tarif für den Rheinisch-Baseler Güterverkehr	
2. Nachtrag	1. August.
9) Tarif für den Niederländisch-Badisch-Württembergischen Verkehr	
4. Nachtrag	15. Mai.
10) Tarif für den Nassau-Pfalz-Güterverkehr	
5. Nachtrag	1. August.
6. „	15. December.
11) Tarif für den Niederländisch-Mittelrheinischen Verkehr	
1. Nachtrag	15. Februar.
2. „	1. März.
12) Tarif für den Niederländisch-Baseler Verkehr via Rheinroute	1. März.
Deßgleichen	1. August.
13) Tarif für den Niederländisch-Elsässischen Verkehr	1. Juni.
1. Nachtrag	1. August.
14) Tarif für den Antwerpen-Baseler Verkehr via Rheinroute	1. Januar.
1. Nachtrag	1. August.
15) Tarif für den Antwerpen-Elsässischen Verkehr	15. Mai.
1. Nachtrag	1. August.
16) Tarif für den Saarbrücken-Nordbayerischen Verkehr	
4. Nachtrag	1. Januar.
5. „	1. Juli.
17) Tarif für den Saarbrücken-Südbayerischen Verkehr	
4. Nachtrag	1. Januar.
18) Tarif für den Saarbrücken-Böhmischen Verkehr	
2. Nachtrag	15. Mai.
19) Specialtarif für Getreide aus Ungarn	15. Februar.
1. Nachtrag	1. Mai.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
20) Tarif für den Güterverkehr im Mitteldeutschen Verbande	1874.
43. Nachtrag	1. Januar.
8. „	20. April.
9. „	5. Juli.
10. „	1. Juli.
11. „	20. Juli.
12. „	1. August.
13. „	15. December.
21) Tarif für den Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	
7. Nachtrag	10. Januar.
8. „	20. April.
9. „	1. Juli.
10. „	1. August.
11. „	1. August.
12. „	15. August.
22) Tarif für den Mitteldeutsch-Schlesischen Güterverkehr	15. Februar.
1. Nachtrag	15. Februar.
2. „	20. April.
3. „	10. Mai.
4. „	1. Juli.
5. „	1. August.
6. „	1. August.
7. „	15. September.
23) Tarif für den Ost-Mitteldeutschen Güterverkehr	15. Juni.
1. Nachtrag	1. Juli.
2. „	1. August.
3. „	15. October.
24) Tarif für den Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	
3. Nachtrag	15. Februar.
4. „	1. Mai.
5. „	1. Juli.
6. „	1. August.
7. „	1. August.
8. „	15. December.
25) Mitteldeutsch-Ungarischer Holztarif	1. October.
26) Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischer Holztarif	10. November.
27) Tarif für den Güterverkehr im Südwestdeutschen Verbande	
8. Nachtrag	1. Januar.
9. „	1. Februar.
10. „	1. August.
11. „	1. August.
12. „	1. September.
15. „	1. October.
16. „	10. November.
17. „	10. December.
Tarif für den Transport von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen zwischen Frankfurt, Darmstadt, Bensheim und Mannheim und gewissen Elsässischen Stationen	1. August.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
28) Tarif für den Güterverkehr im Nordwestdeutschen Verbande	1874.
7. Nachtrag	1. Januar.
45. „	1. Februar.
46. „	1. März.
47. „	1. April.
48. „	1. Mai.
49. „	10. Juni.
50. „	1. Juli.
51. „	1. Juli.
52. „	1. August.
53. „	1. August.
54. „	1. September.
55. „	1. October.
2. „ zum Rohproductentarif	1. August.
29) Tarif für den Nordwestdeutsch-Elsaß-Lothringischen Verkehr	1. Januar.
1. Nachtrag	1. Januar.
2. „	10. Februar.
3. „	1. Februar.
4. „	1. März.
5. „	1. April.
6. „	1. Mai.
7. „	15. Mai.
8. „	1. Juli.
9. „	1. August.
10. „	1. August.
11. „	1. October.
12. „	1. October.
13. „	1. November.
30) Tarif für den Halle-Cassel-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	
2. Nachtrag	1. März.
3. „	1. August.
31) Tarif für den Ostwestdeutschen Güterverkehr	
7. Nachtrag	1. April.
8. „	1. August.
9. „	1. October.
10. „	1. November.
32) Tarif für den Russisch-Westdeutschen Güterverkehr	
2. Nachtrag	1. April.
3. „	15. Mai.
33) Tarif für den Süddeutsch-Französischen Güterverkehr	
(Französische Ostbahn-Bayer. Staatsbahn und Wien)	20. Mai.
(Französische Ostbahn-Böhmen und Bayer. Ostbahn)	1. August
(Französische Ostbahn-Mannheim und Pfalz)	1. September.
34) Tarif für den Rheinisch-Belgischen Güterverkehr	
2. Nachtrag	6. Juni.
3. „	1. September.
35) Tarif für den Sächsischen Güterverkehr	
2. Nachtrag	1. August.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
36) Tarif für den Ludwigshafen-Schweizer Verkehr	1874.
(via Maxau u. Weißenburg)	1. September.
37) Tarif für den Belgisch-Badischen Güterverkehr	
3. Nachtrag	1. October.
38) Tarif für den Hanseatisch-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	28. December.
39) Tarif für den Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Güterverkehr	28. December.
40) Tarif für den Güterverkehr im Süddeutschen Verbande	
Specialtarif für den Transport von Getreide	15. Februar.
Tarif für die Beförderung von Pferden, Hornvieh ꝛc.	10. April.
Specialtarif für den Transport roher Holzmaterialien	1. Juni.
24. Nachtrag zum Haupttarif	12. September.
Tarif für den Transport von Getreide	12. September.
Specialtarif für Rohzucker	15. September.
41) Tarif für den Güterverkehr mit der Schweiz via Maxau	
2. Nachtrag	1. September.
3. „	1. September.
1. „ zum Specialtarif für Roheisen	1. September.
1. „ zum Specialtarif für Baumwolle	1. September.

C. Kohlentarife.

a. Von der Saar etc.

1) Tarif Nr. 1 und 2 nach Pfälzischen Stationen	15. Mai.
Deßgleichen	1. August.
1. Nachtrag zu Tarif Nr. 1	12. September.
2. „ „ „ „	15. November.
2) Tarif Nr. 3 nach Hessischen Stationen	20. Mai.
Deßgleichen	1. August.
1. Nachtrag	1. August.
3) Tarif Nr. 4 nach Saarbrücker und Hessischen Stationen	1. Juli.
Deßgleichen	1. August.
4) Tarif Nr. 5 nach Badischen Stationen	1. August.
5) Tarif Nr. 7 (prov.) nach Württembergischen Stationen	1. August.
6) Tarif Nr. 8 nach Main-Neckar-Bahn-Stationen	1. August.
Deßgleichen	1. November
7) Tarif Nr. 9a nach Elsaß-Lothringen	1. August.
8) „ Nr. 9b „ „ „	1. August.
9) Tarif Nr. 10 nach Bayerischen Staats- und Ostbahnstationen	1. August.
10) Tarif Nr. 11 nach süd- und südöstlichen Stationen der Bayerischen Staatsbahn	1. August
11) Tarif Nr. 13 nach der Schweiz via Maxau	20. November.
12) Tarif Nr. 14 nach der Schweiz via Bexbach-Weißenburg-Basel-Olten	1. December.
1. Nachtrag	10. December.
13) Specialtarif für Kohlen nach Kufstein transit	1. August.
Tarif Nr. 15 nach der Oesterr. Südbahn (Tiroler Linie)	20. September.

b. Von der Ruhr.

14) 1. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Kohlen ab Rheinischen Stationen	1. April.
15) 2. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Kohlen ab Stationen der Cöln-Mindener Bahn	1. April.
16) Ausnahmetarif für Kohlen von Stationen der Cöln-Mindener Bahn	1. Juni.
Deßgleichen „ „ „ „ „ „ „ „	1. August.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
	1874.
17) Ausnahmetarif für Kohlen von Rheinischen Stationen	1. August.
Deßgleichen nach Elsässischen Stationen	1. August.
18) Tarif für Kohlen und Coaks von der Bergisch-Märkischen Bahn	1. August.

II. In Ausarbeitung sind begriffen:

A. Personentarife.

1) Hessisch-Pfälzischer Personentarif	1875.
4. Nachtrag	1. Januar.
2) Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Hessisch-Pfälzischen Verkehre	1. Januar.
3) Tarif für den Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr (Markwährung)	1. Januar.
4) Tarif für den Mitteldeutschen Verbands-Verkehr	1. Januar.
5) Tarif für den Nordwestdeutschen Verbands-Verkehr	1. Januar.
6) Tarif für den Schweiz-Belgischen Verkehr	1. Januar.
7) Tarif für die Beförderung von Personen zwischen Stationen der Schweizer Bahnen einerseits und Stationen der Rheinischen, Hessischen Ludwigsbahn, Belgischen Staatsbahn und London anderseits	1. Februar.
8) Tarif für den Baden-Elsaß-Saarbrücker Personenverkehr	
1. Nachtrag	1. Februar.
9) Tarif für den Rheinisch-Schweizer Personenverkehr	1. Februar.
10) Tarif für den Süddeutschen-Rundreise-Verkehr	1. Februar.
11) Tarif für den Badisch-Pfälzischen Personenverkehr	
1. Nachtrag	10. Februar.
12) Tarife für Rundreisebillets	
a. im Südwestdeutschen Verbandsverkehr;	
b. im Nordwestdeutschen Verbandsverkehr von Hamburg, Bremen ꝛc. nach dem Rheine;	
c. im Nordwestdeutschen Verbandsverkehr Berlin-Basel-Berlin;	
d. deßgleichen Heidelberg-Heidelberg;	
e. im Badisch-Pfälzischen Verkehr.	
13) Tarif für den Rheinischen Verbands-Verkehr	
1. Nachtrag	
14) Tarif für den Südwestdeutschen Personenverkehr	
1. Nachtrag.	
15) Tarif für den Französisch-Deutsch-Oesterreichischen Personenverkehr.	
16) Tarif für den Rheinisch-Holländischen Personenverkehr.	
17) Tarif für den Nassau-Schweizer Personenverkehr.	

B. Gütertarife.

1) Expeditionstarif für Steine von Frankenstein, Hochstätten, Kaiserslautern, Königsbach, Landstuhl und Weidenthal	1. Januar.
2) Tarif für den Mitteldeutschen Verbands-Güterverkehr	
13. Nachtrag	1. Januar.
3) Tarif für den Mitteldeutsch-Schlesischen Verkehr	
8. Nachtrag	1. Januar.
4) Tarif für den Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	
9 Nachtrag	1. Januar.
5) Tarif für den Nordwestdeutschen-Verbands-Güterverkehr	
56. und 57. Nachtrag	1. Januar.

Digitized by Google

	Einführungs-Datum.
6) Tarif für den Nordwestdeutsch-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	1875.
14. Nachtrag	1. Januar.
7) Tarif für den Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr	
18. Nachtrag	1. Januar.
8) Tarif für den Halle-Cassel-Elsaß-Lothringischen Güterverkehr	
4. Nachtrag	1. Januar.
9) Tarif für den Ostwestdeutschen Güterverkehr	
11. Nachtrag	1. Januar.
10) Tarif für den Russisch-Westdeutschen Güterverkehr	
4. Nachtrag	1. Januar.
11) Tarif für den Hanseatisch-Badischen Güterverkehr	25. Januar.
12) Tarif für den Güterverkehr zwischen Ludwigshafen und Basel und den oberhalb Basel gelegenen Badischen Stationen via Maxau	1. Februar.
13) Tarif für den Halle-Cassel-Elsaß-Lothringischen Verkehr	
5. Nachtrag	1. Februar.
14) Tarif für den Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr	
13. und 14. Nachtrag	1. Februar.
15) Tarif für den Transport von Salz aus Elsaß-Lothringen nach Süddeutschen Stationen	10. Februar.
16) Rohproductentarif im Nordwestdeutschen Verbande	
3. Nachtrag	15. Februar.
17) Haupttarif für den Rheinischen Verbands-Güterverkehr	
8. Nachtrag	1. März.
18) Tarif für den Rheinisch-Elsaß-Lothringischen Verkehr	
4. Nachtrag	1. März.
19) Tarif für den Rheinisch-Baseler Verkehr	
3. Nachtrag	1. März.
20) Ausnahmetarif für Erden aller Art ꝛc. und Roheisen im Böhmisch-Saarbrücker Verkehr;	
21) Tarif für den Transport von Salz von Avricourt nach Stationen der Rheinischen Bahn;	
22) Tarif für den Rheinisch-Belgisch-Französischen Verbands-Verkehr;	
23) Specialtarif für Salz ab Badischen nach Rheinischen Stationen;	
24) Tarif für den Rheinisch-Luxemburg-Elsaß-Lothringischen Rohproducten-Verkehr;	
25) Tarif für den Süddeutschen-Verbands-Güterverkehr Nachtrag;	
26) Tarif für den Deutsch-Russischen Güterverkehr;	
27) Tarif für den Deutsch-Belgischen Verkehr via Conz-Luxemburg.	

C. Kohlentarife.

1) 1. Nachtrag zu Tarif Nr. 13	1. Februar.
2) Tarif Nr. 7 aus den Saargruben nach Württemberg	15. Februar.
3) Transittarif für Saarkohlen nach der Pfalz	15. Februar.
4) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks ab Rheinischen Stationen nach der Pfalz, Baden und Württemberg.	

Darnach sind im Jahre 1874

I. neu eingeführt:		
a. Personentarife	14	
b. Gütertarife	41	
c. Kohlentarife	18	
Zusammen		73
II. in Ausarbeitung begriffen:		
a. Personentarife	17	
b. Gütertarife	27	
c. Kohlentarife	4	
Zusammen		48
Gesammtzahl der Tarife		121.

Digitized by Google

Die Bedeutung der Personen- und Güterbeförderung nach Frequenz und Ertrag im internen, sowie im directen Verkehre wird ausgewiesen durch die nachfolgende

General-Uebersicht

der Personen- und Güterbeförderung der vereinigten Pfälzischen Bahnen nach den verschiedenen Verkehren im Jahre 1874.

I. Personenbeförderung.	Personen.	Geldertrag. fl.	kr.
1. Interner Verkehr	3,095,887	1,136,764	6
2. Directe Verkehre:			
a. Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr	348,261	137,490	30
b. Hessisch-Pfälzischer Verkehr	457,864	171,120	17
c. Rheinisch-Pfälzischer Verkehr	64,720	65,278	18
d. Badisch-Pfälzischer Verkehr	240,468	137,816	16
e. Südwestdeutsch-Pfälzischer Verkehr	60,975	108,586	59
Summa 2	1,172,288	620,292	20
Total	4,268,175	1,757,056	26

II. Güterbeförderung.	Transport-Gewicht. Ctr.	℔	Geldertrag. fl.	kr.
1. Interner Verkehr	7,941,704	8	658,089	36
2. Directe Verkehre:				
a. Saarbrücken-Hessen-Pfalz-Verkehr	4,000,126	3	347,640	36
b. Hessisch-Pfälzischer Verkehr	2,552,042	9	162,434	31
c. Baden-Pfalz-Saarbrücker Verkehr	4,370,233	—	383,280	—
d. Süddeutscher Verbandsverkehr	2,260,162	2	121,672	31
e. Schweizer Verkehr via Weißenburg	68,080	3	7,102	14
f. Rheinischer Verbandsverkehr	5,901,329	6	329,463	30
g. Holländischer Verkehr	415,175	2	34,952	25
h. Belgisch-Rheinischer Verkehr	1,409,350	1	81,603	1
i. Sächsisch-Pfälzischer Verkehr	81,088	3	7,898	18
k. Nordwestdeutscher Verbandsverkehr	1,821,059	3	200,012	15
l. Belgischer Verkehr via Luxemburg	106,152	—	13,300	13
m. Mitteldeutscher Verbandsverkehr	570,659	8	74,351	15
n. Main-Neckar-Pfalz-Verkehr	184,487	7	11,480	26
o. Südwestdeutscher Verbandsverkehr	5,075,802	6	538,893	50
p. Nassau-Taunus-Pfalz-Verkehr	210,664	2	17,615	28
q. Italienisch-Pfälzischer Verkehr	11,432	7	1,670	56
Summa 2	29,037,846	2	2,333,371	29
Total	36,979,551	—	2,991,461	5

Digitized by Google

Hienach beträgt:

Beim Personenverkehr:

	pro 1874.	pro 1873.
der interne Verkehr . . .	73 pCt.	76 pCt.
der directe Verkehr . . .	27 pCt.	24 pCt.

Beim Güterverkehr:

der interne Verkehr . . .	22 pCt.	22 pCt.
der directe Verkehr . . .	78 pCt.	78 pCt.

Während der directe Personenverkehr im Gegenhalt zum internen sich um 3 pCt. gehoben hat, ist das Verhältniß zwischen intern und direct im Güterverkehre sich gleich geblieben.

Die größere Belebung des directen Personenverkehres darf mit Freude begrüßt werden, da hierdurch einem längst empfundenen Mangel des pfälzischen Bahnverkehres einigermaßen abgeholfen wird. Während nämlich der interne Personenverkehr einen an und für sich und im Vergleich zu anderen Bahnen hoch entwickelten Stand behauptet, muß der directe Personenverkehr auf unserem Netze noch verhältnißmäßig schwach genannt werden, obwohl wir schon seit Jahren bemüht sind, diesen Verkehrszweig durch Einrichtung directer Züge in den Hauptrichtungen mit directen Billeten ꝛc. nach Möglichkeit zu heben. Die Herstellung der in Aussicht genommenen weiteren Anschlüsse an fremde Bahnnetze via Lauterburg, via Saargemünd, via Germersheim-Bruchsal und via St. Ingbert wird zu noch größerer Belebung des directen Personenverkehres wesentlich beitragen.

Gerade das umgekehrte Verhältniß zeigt sich beim Güterverkehre, indem hier der directe Verkehr seinen hoch entwickelten Stand fest behauptet, während der interne Verkehr einer weiteren Entwickelung noch bedürftig wäre, welche mit dem zu erhoffenden Wachsthume der industriellen Thätigkeit in der Pfalz wohl auch sich einstellen wird.

Digitized by Google

Die Bedeutung und Rangordnung der einzelnen Pfälzischen Stationen in den drei Hauptverkehrszweigen wird durch die nachstehenden 3 Uebersichten des Personen-, Güter- und Kohlenverkehrs nach Ankunft und Abgang, beziehungsweise Empfang und Versandt ausgewiesen.

A. Uebersicht

der Personen-Frequenz der Pfälzischen Stationen nach Abgang und Ankunft, sowie nach der Höhe des Frequenz-Ergebnisses im Jahre 1874.

Ord.-No.	Stationen.	Anzahl der Personen.		
		Abgegangen.	Angekommen.	Summa.
1	Ludwigshafen	282,732	306,317	589,049
2	Neustadt	179,127	207,433	386,560
3	Landau, Hauptbahnhof	116,299	129,273	245,572
4	Speyer, Bahnhof	98,058	130,337	228,395
5	Kaiserslautern	100,936	111,815	212,751
6	Frankenthal	107,996	89,318	197,314
7	Zweibrücken	64,814	90,258	155,072
8	Homburg	80,181	65,988	146,169
9	St. Ingbert	67,491	69,751	137,242
10	Germersheim	55,178	57,172	112,350
11	Dürkheim	51,650	53,695	105,345
12	Landstuhl	54,593	49,665	104,258
13	Bexbach	70,042	28,661	98,703
14	Oggersheim	50,453	38,881	89,334
15	Grünstadt	43,364	39,300	82,664
16	Edenkoben	43,542	38,099	81,641
17	Bliskastel	40,360	37,257	77,617
18	Würzbach	39,328	36,067	75,395
19	Schifferstadt	40,028	24,648	64,676
20	Lambrecht	34,680	26,578	61,258
21	Weißenburg	24,409	29,097	53,506
22	Rohrbach	28,917	24,268	53,185
23	Winden	28,649	23,694	52,343
24	Haßloch	25,750	19,483	45,233
25	Deidesheim	24,574	20,331	44,905
26	Langenkandel	23,698	21,023	44,721
27	Maikammer	23,976	20,278	44,254
28	Bruchmühlbach	23,910	20,203	44,113
29	Edesheim	22,106	18,269	40,375
30	Hochspeyer	22,101	18,243	40,344
31	Bergzabern	18,634	19,521	38,155
32	Mutterstadt	19,070	17,750	36,820
33	Winnweiler	17,694	17,201	34,895
34	Alsenz	18,437	16,384	34,821
35	Freinsheim	18,973	15,526	34,499
36	Rheingönheim	16,531	16,805	33,336
37	Kusel	16,700	16,424	33,124
38	Zeiskam	19,012	13,839	32,851
39	Knöringen	18,086	14,188	32,274
40	Langmeil	16,800	15,332	32,132
41	Kirchheimbolanden	17,066	14,569	31,635
42	Marnheim	16,797	14,330	31,127
43	Kirchheim an der Eck	16,160	13,269	29,429
44	Lingenfeld	15,727	12,943	28,670
45	Böhl	16,548	11,712	28,260
46	Speyer, Rheinstation	15,581	11,809	27,390

Digitized by Google

Ord.-No.	Stationen.	Anzahl der Personen.		
		Abgegangen.	Angekommen.	Summa.
47	Maximiliansau	12,909	14,188	27,097
48	Altenglan	13,654	12,747	26,401
49	Rockenhausen	13,354	12,711	26,065
50	Bobenheim	15,713	10,092	25,805
51	Schwarzenacker	14,384	11,023	25,407
52	Mußbach	12,626	12,697	25,323
53	Annweiler	12,664	12,503	25,167
54	Münster am Stein	9,805	14,203	24,008
55	Enkenbach	12,635	11,343	23,978
56	Landau, Westbahnhof	10,771	12,957	23,728
57	Bockenheim-Kindenheim	14,411	9,246	23,657
58	Göllheim-Dreisen	13,149	10,397	23,546
59	Wachenheim	12,465	10,915	23,380
60	Lustadt	13,107	8,674	21,781
61	Hauptstuhl	10,764	9,538	20,302
62	Schaidt	10,424	8,886	19,310
63	Glan-Münchweiler	9,852	9,192	19,044
64	Börrstadt	9,769	8,940	18,709
65	Frankenstein	9,455	8,727	18,182
66	Albsheim an der Eis	10,401	7,521	17,922
67	Westheim	9,062	8,364	17,426
68	Imsweiler	8,927	8,413	17,340
69	Harxheim-Zell	10,363	5,725	16,088
70	Albisheim an der Pfrimm	9,321	6,693	16,014
71	Steinwenden	7,482	8,527	16,009
72	Weidenthal	8,896	7,100	15,996
73	Albersweiler-St. Johann	8,738	7,229	15,967
74	Wörth	8,437	7,454	15,891
75	Ramstein	8,058	7,804	15,862
76	Hassel	9,791	5,631	15,422
77	Treihof (Essingen-Offenbach)	6,886	6,712	13,598
78	Heiligenstein	5,912	6,495	12,407
79	Bierbach	6,967	5,421	12,388
80	Dielkirchen	6,489	5,508	11,997
81	Kindsbach	5,942	5,305	11,247
82	Siebeldingen-Birkweiler	5,615	5,410	11,025
83	Hochstadt	6,213	4,571	10,784
84	Hochstätten	5,976	4,519	10,495
85	Erpolzheim-Ungstein	6,270	4,212	10,482
86	Altenbamberg	5,691	4,391	10,082
87	Einöd	4,831	4,868	9,699
88	Barbelroth-Oberhausen	4,905	4,387	9,292
89	Bayerfeld-Cölln	5,084	4,089	9,173
90	Sembach-Neuhemsbach	4,885	4,274	9,159
91	Berghausen	4,317	3,915	8,232
92	Theisbergstegen	4,240	3,808	8,048
93	Mannweiler	4,642	3,229	7,871
94	Ebernburg	4,329	2,924	7,253
95	Rehweiler	3,335	3,874	7,209
96	Godramstein	3,370	3,438	6,808
97	Morschheim	2,889	3,414	6,303
98	Niedermohr	2,999	3,034	6,033
99	Kapsweyer	2,955	2,650	5,605
100	Eisenbach-Matzenbach	3,039	2,455	5,494
101	Kapellen-Drusweiler	2,383	2,243	4,626
102	Königsbach	1,778	1,701	3,479

Digitized by Google

B. Uebersicht

des Güterverkehrs der Pfälzischen Stationen nach Versandt und Empfang, sowie nach der Höhe des Transport-Ergebnisses im Jahre 1874.

Ord.-Nro.	Stationen.	Transportirtes Gewicht.		
		Versandt.	Empfang.	Summa.
		Ctr.	Ctr.	Ctr.
1	Ludwigshafen [1])	9,896,973,4	4,865,110,4	14,762,083,8
2	Weißenburg [2])	3,798,239,6	331,072,8	4,129,312,4
3	Kaiserslautern	1,364,881,3	1,251,538,7	2,616,420,0
4	Maximiliansau [3])	1,516,021,8	880,471,9	2,396,493,7
5	St. Ingbert	742,823,3	952,546,5	1,695,369,8
6	Neustadt	625,006,7	677,699,4	1,302,706,1
7	Landau	476,412,1	823,124,2	1,299,536,9
8	Zweibrücken	349,158,3	934,804,0	1,283,962,3
9	Frankenthal	429,859,2	490,614,9	920,474,1
10	Speyer	308,309,8	570,440,2	878,750,0
11	Grünstadt	716,555,9	137,789,8	854,345,9
12	Homburg	370,963,6	349,033,4	719,997,0
13	Weidenthal	701,685,6	11,105,8	712,791,4
14	Rammelsbach	564,249,0	—	564,249,0
15	Landstuhl	367,409,5	163,461,9	530,871,0
16	Kusel	433,152,3	83,473,8	516,626,1
17	Frankenstein	477,942,6	19,154,7	497,097,3
18	Altenglan	416,046,0	49,541,9	465,587,9
19	Berbach	210,966,3	218,475,6	429,441,9
20	Enkenbach	348,647,1	80,342,7	428,989,8
21	Germersheim	85,223,9	324,268,5	409,492,2
22	Dürkheim	129,565,4	205,446,4	335,011,8
23	Mutterstadt	70,938,0	221,212,0	292,150,0
24	Edenkoben	140,846,2	139,143,8	279,989,7
25	Theisbergstegen	271,275,4	5,242,1	276,517,5
26	Lambrecht	122,648,8	131,344,1	253,992,9
27	Langenkandel	80,661,4	166,580,3	247,241,7
28	Blieskastel	128,584,2	111,012,5	239,596,7
29	Bayerfeld-Cölln	220,172,1	10,359,3	230,531,4
30	Königsbach	227,057,6	1,647,2	228,704,8
31	Bruchmühlbach	151,622,9	69,428,4	221,051,2
32	Albsheim o. d. Eis	178,134,1	38,164,7	216,298,8
33	Deidesheim	113,223,7	102,716,5	215,940,2
34	Würzbach	171,388,4	31,310,3	202,698,7
35	Rohrbach	80,739,4	110,618,0	191,357,4
36	Langweil	62,245,3	128,783,5	191,028,8
37	Dagersheim	83,324,1	103,787,8	187,111,9
38	Münster a. St.	54,087,3	104,898,2	158,985,5
39	Winnweiler	47,506,3	100,543,5	148,049,8
40	Hochspeyer	107,213,4	37,120,9	144,334,3
41	Edesheim	74,655,0	60,500,2	135,155,2
42	Maikammer	60,776,9	63,138,2	123,915,1
43	Wörth	716,7	113,575,7	114,292,4
44	Alsenz	58,901,2	52,357,1	111,258,3
45	Schaidt	77,617,2	32,881,0	110,498,2
46	Bergzabern	50,111,7	55,913,7	106,025,4
47	Mannweiler	92,486,3	12,916,0	105,402,3
48	Kindsbach	86,083,0	18,374,4	104,458,3

[1]) Bei Ludwigshafen sind im Versandt 5,721,487,1 Centner
[2]) Bei Weißenburg sind im Versandt 3,285,516,4 Centner
[3]) Bei Maximiliansau sind im Versandt 742,970,0 Centner
} Transitgüter enthalten.

Digitized by Google

Ord.-No.	Stationen.	Transportirtes Gewicht.		
		Versandt.	Empfang.	Summa.
		Ctr.	Ctr.	Ctr.
49	Albisheim a. d. Pfrimm	64,012,1	38,414,0	102,426,1
50	Mußbach	37,499,5	63,007,8	100,507,3
51	Freinsheim	49,060,7	47,755,2	96,815,9
52	Marnheim	35,024,2	61,025,2	96,049,4
53	Schifferstadt	41,905,2	53,955,7	95,860,9
54	Rheingönheim	48,240,0	46,555,2	94,795,2
55	Rockenhausen	49,258,9	38,561,8	87,820,7
56	Kirchheim a. d. Eck	52,479,3	34,997,6	87,476,9
57	Göllheim-Dreisen	48,675,4	36,789,3	85,464,7
58	Bockenheim-Kindenheim	65,904,9	17,653,1	83,558,0
59	Zeiskam	14,471,1	68,102,0	82,573,1
60	Wachenheim	14,986,1	61,384,7	76,370,8
61	Hochstätten	70,111,8	5,914,3	76,026,1
62	Imsweiler	55,263,5	14,975,8	70,239,3
63	Haßloch	30,660,3	37,536,3	68,196,6
64	Ebernburg	52,895,7	13,416,8	66,312,5
65	Harxheim-Zell	38,380,9	24,000,0	62,380,0
66	Ramstein	33,151,4	23,908,1	57,059,5
67	Kirchheimbolanden	25,848,8	30,845,9	56,694,7
68	Schwarzenacker	30,071,2	26,356,0	56,427,2
69	Böhl-Iggelheim	4,936,8	49,394,4	54,331,2
70	Lustadt	3,511,5	45,141,5	48,653,0
71	Glan Münchweiler	21,121,5	27,377,7	48,499,2
72	Knöringen	25,089,3	22,210,2	47,299,5
73	Lingenfeld	10,413,1	36,521,5	46,934,6
74	Börrstadt	21,501,2	22,935,3	44,437,5
75	Berghausen	9,587,3	33,810,1	43,397,4
76	Dreihof	16,985,4	21,774,5	38,759,9
77	Annweiler	13,248,0	20,663,3	33,911,3
78	Steinwenden	17,867,5	13,609,3	31,476,8
79	Godramstein	11,807,2	19,160,0	30,967,2
80	Albersweiler	22,849,4	7,584,4	30,433,8
81	Winden	13,581,7	15,701,5	29,283,2
82	Dielkirchen	20,930,3	7,767,2	28,697,5
83	Bobenheim	10,412,2	17,303,1	27,715,3
84	Sembach-Neuhemsbach	18,203,4	6,800,8	25,004,0
85	Niedermohr	3,220,4	17,743,5	20,963,9
86	Westheim	3,842,1	16,008,1	19,850,2
87	Kapsweyer	3,426,8	14,794,0	18,221,5
88	Erpolzheim-Ungstein	5,880,0	4,360,2	10,241,2
89	Eisenbach-Matzenbach	3,381,3	6,253,1	9,634,4
90	Siebeldingen	5,477,7	2,711,8	8,189,3
91	Hochstadt	3,233,0	4,556,3	7,789,3
92	Hassel	5,491,2	1,955,3	7,446,5
93	Hauptstuhl	1,622,2	3,521,2	5,143,5
94	Barbelroth-Oberhausen	3,747,9	1,160,1	4,908,0
95	Altenbamberg	667,0	1,549,2	2,216,8
96	Einöd	578,5	1,170,7	1,749,2
97	Rehweiler	269,0	1,329,3	1,598,0
98	Morschheim	1,022,4	548,3	1,570,7
99	Heiligenstein	405,6	1,143,2	1,548,8
100	Bierbach	334,2	593,2	928,4
101	Kapellen-Drusweiler	123,7	78,0	201,7

Digitized by Google

C. Uebersicht

des Kohlen-Verkehrs der Pfälzischen Stationen nach Empfang, sowie nach der Höhe des Transport-Ergebnisses im Jahre 1874.

Ord.-No.	Stationen.	Gewicht.	Ord.-No.	Stationen.	Gewicht.
		Ctr.			Ctr.
1	Maximiliansau [1]	7,969,636		Uebertrag	20,796,249
2	Ludwigshafen [2]	6,294,553	48	Bergzabern	23,790
3	Kaiserslautern	981,458	49	Bobenheim	22,200
4	Speyer [3]	617,895	50	Alsenz	21,200
5	St. Ingbert	488,910	51	Wachenheim-Forst	20,200
6	Zweibrücken	466,926	52	Langmeil-Münchweiler	19,800
7	Frankenthal	444,480	53	Barbelroth-Oberhausen	18,700
8	Neustadt	366,645	54	Bockenheim-Kindenheim	18,300
9	Homburg	295,158	55	Knöringen	17,400
10	Harzheim-Zell [4]	290,040	56	Winden	17,300
11	Weißenburg [5]	279,990	57	Böhl-Iggelheim	17,200
12	Oggersheim	193,370	58	Dreihof (Essingen-Offenbach)	15,600
13	Lambrecht	190,355	59	Imsweiler	13,500
14	Landau	155,210	60	Winnweiler	12,100
15	Dürkheim	131,030	61	Lustadt	11,500
16	Germersheim	127,330	62	Marnheim	10,300
17	Grünstadt	118,960	63	Schaidt	9,025
18	Altenglan	83,200	64	Frankenstein	8,900
19	Ebenkoben	82,750	65	Berghausen	8,700
20	Rohrbach	79,100	66	Eberuburg	8,600
21	Kusel	77,560	67	Westheim	8,600
22	Kirchheim an der Eck	69,896	68	Godramstein	8,400
23	Haßloch	68,990	69	Glan-Münchweiler	8,100
24	Landstuhl	63,035	70	Rammelsbach	7,810
25	Enkenbach	54,895	71	Steinwenden	7,600
26	Freinsheim	53,800	72	Hochstätten	7,200
27	Morschheim [6]	52,400	73	Hochstadt	7,100
28	Maikammer	48,340	74	Weidenthal	7,000
29	Langenkandel	46,575	75	Einsiedlerhof	6,600
30	Zeiskam	46,500	76	Hochspeyer	6,500
31	Blieskastel-Lautzkirchen	46,487	77	Albersweiler-St. Johann	6,400
32	Bruchmühlbach	45,650	78	Eisenbach-Matzenbach	5,850
33	Mutterstadt	41,850	79	Annweiler	5,700
34	Deidesheim	36,800	80	Börrstadt	5,600
35	Rockenhausen	36,150	81	Mannweiler	4,600
36	Albisheim an der Pfrimm	35,400	82	Würzbach	4,125
37	Bexbach [7]	31,940	83	Niedermohr	3,900
38	Schifferstadt	31,900	84	Siebeldingen-Birkweiler	3,500
39	Rheingönheim	31,840	85	Theisbergstegen	2,275
40	Albsheim an der Eis	31,500	86	Kindsbach	1,550
41	Schwarzenacker	29,500	87	Bayerfeld-Cölln	1,500
42	Ramstein	28,000	88	Hassel	1,400
43	Göllheim-Dreisen	27,480	89	Sembach-Neuhemsbach	1,200
44	Mußbach	26,700	90	Kapsweyer	1,000
45	Kirchheimbolanden	25,925	91	Dielkirchen	500
46	Edesheim	25,300	92	Erpolzheim-Ungstein	200
47	Lingenfeld	24,840	93	Münster am Stein	100
	Zu übertragen	20,796,249		Summa	21,214,874

[1] Bei Maximiliansau sind in Empfang 7,732,999 Ctr. Transitkohlen, welche per Eisenbahn-Schiffbrücke nach Baden ꝛc. gingen.
[2] Bei Ludwigshafen sind in Empfang 3,802,866 Ctr. Transitkohlen, wovon 3,664,546 per feste Rheinbrücke nach Baden ꝛc. und 138,320 Ctr. nach Hessischen Stationen via Worms gingen.
[3] Bei Speyer sind in Empfang 211,760 Ctr. Transitkohlen, welche per Eisenbahn-Schiffbrücke nach Baden ꝛc. gingen.
[4] Bei Harzheim-Zell sind in Empfang 272,240 Ctr. Transitkohlen, welche nach Hessischen Stationen via Wachenheim-Mölsheim gingen.
[5] Bei Weißenburg sind in Empfang 113,450 Ctr. Transitkohlen für Elsaß und Schweiz.
[6] Bei Morschheim sind in Empfang 51,000 Ctr. Transitkohlen, welche nach Hessischen Stationen via Wahlheim gingen.
[7] Bei Bexbach sind in Empfang 14,200 Ctr. Transitkohlen nach Stationen der kgl. Saarbrücker Bahn.

Digitized by Google

Aus diesen Uebersichten ergibt sich, daß

	pro 1874	pro 1873	pro 1872	pro 1871
im Personenverkehr Stationen	102	92	84	75
im Güterverkehr „	101	93	85	76
im Kohlenverkehr „	93	84	72	65

im Betriebe gestanden sind, was seit 1871 einen sehr beträchtlichen Zuwachs an Stationen ausweist.

Die Stationen der neu eröffneten Linien, insbesondere der Strecke Landau-Annweiler, welche nur 112 Tage im Betriebe standen, werden ohne Zweifel künftig eine höhere Rangordnung einnehmen. Von allen neuen Stationen hat sich aber Grünstadt am meisten emporgearbeitet.

Die Güterstatistik müssen wir im gegenwärtigen Geschäftsberichte wieder ausfallen lassen, da für die bezüglichen Aufschreibungen die hiezu erforderlichen zahlreichen Arbeitskräfte nicht disponibel gestellt werden konnten, dieselben vielmehr durch anderweitige Beschäftigung, insbesondere durch die Tarifumrechnungen, sehr in Anspruch genommen waren.

Soll diese Statistik, welche die Güterbewegung auf den Pfälzischen Bahnen in übersichtlicher Weise darzustellen hat, regelmäßig auf dem Laufenden erhalten werden, so wäre hiezu bei dem großen Umfange des bezüglichen Materials die fortwährende Thätigkeit eines eigenen Bureau's mit einem Vorstand und fünf bis sechs Gehilfen erforderlich, was einen Kostenaufwand von circa fl. 5000 pro Jahr verursachen würde. Wenn wir nun auch den hohen Werth einer wohl angelegten Waarenstatistik nicht verkennen, so erscheint uns gleichwohl der dadurch veranlaßte Kostenaufwand, zumal bei der heutigen Finanzlage der Pfälzischen Bahnen, allzu bedeutend.

2. Einnahme und Verkehr.

Die Brutto-Einnahme betrug an:

I. Frachten und Fahrtaxen von:		
a. Personen, Gepäck ꝛc.	fl.	1,757,056. 26 kr.
b. Gütern	fl.	2,991,461. 5 kr.
c. Kohlen	fl.	1,964,822. 28 kr.
Summa . .	fl.	6,713,339. 59 kr.
II. Anderen Quellen	fl.	398,955. 39 kr.
Gesammt-Einnahme . .	fl.	7,112,295. 38 kr.

Die Gesammt-Brutto-Einnahme gibt einen Durchschnitt:

	1874.	1873.	Differenz.
pro Tag von . .	fl. 19,485. 44 kr.	fl. 18,854. 33 kr.	+ fl. 631. 11 kr.
pro Bahnmeile von .	fl. 122,731. 35 kr.	fl. 128,226. 26 kr.	— fl. 5,494. 51 kr.
pro Nutzmeile von .	fl. 11. 51 kr.	fl. 11. 32 kr.	+ fl. — 19 kr.

Die Mehreinnahmen pro Tag und pro Nutzmeile sprechen für die Besserung unserer Verkehrs- und Betriebsverhältnisse im Allgemeinen, während die Mindereinnahme pro Bahnmeile den Beweis liefert, daß die neu eröffneten Linien, welche die Meilenzahl vermehrten, die Einnahme nicht im Verhältnisse des Durchschnittsertrages erhöht, vielmehr eine Abschwächung desselben herbeigeführt haben.

Digitized by Google

Ergebniß

der einzelnen Verkehrszweige mit den wichtigsten Durchschnittsziffern.

a. Personenverkehr.

Personenzahl pro 1874		4,268,175 Reisende.
Ertrag pro 1874	fl.	1,615,429. 46 kr.
Auf einen Tag kommen Personen		11,694.
Ein Tag hat ertragen	fl.	4,425. 50 kr.
Eine Person hat ertragen		22,71 kr.
Auf eine Person kommen Meilen		2,61.
Anzahl der Personenmeilen		10,571,755.

b. Güterverkehr.

Centnerzahl pro 1874		36,979,551 Centner.
Ertrag pro 1874	fl.	2,991,461. 5 kr.
Ein Centner hat ertragen		4,80 kr.
Ein Centner hat Meilen gefahren		8,07.
Anzahl der Güter-Centnermeilen		298,332,019.

c. Kohlenverkehr.

Centnerzahl pro 1874		21,986,144 Centner.
Ertrag pro 1874	fl.	1,964,822. 28 kr.
Ein Centner hat ertragen		5,36 kr.
Ein Centner hat Meilen gefahren		13,66.
Anzahl der Kohlen-Centnermeilen		300,810,067.

d. Gepäcktransport.

Centnerzahl pro 1874		134,021,4.
Ertrag pro 1874	fl.	84,595. 29 kr.
Ein Centner hat ertragen		37,67 kr.
Ein Centner hat Meilen gefahren		5,15.
Anzahl der Gepäck-Centnermeilen		690,210,61.

e. Viehtransport.

Stückzahl pro 1874:

a. Pferde	3,527 Stück.
b. Ochsen, Stiere	4,929 „
c. Kühe, Rinder	43,481 „
d. Schweine (fette)	6,821 „
e. Schweine (kleine), Kälber ꝛc.	138,116 „
f. Hunde	8,595 „
Gesammtzahl	205,469 Stück.

Digitized by Google

Ertrag pro 1874	fl.	57,031. 11 kr.
Ein Stück hat ertragen		16,65 kr.

Der Vergleich dieser Ziffern in den einzelnen Transportzweigen mit jenen des Vorjahres bestätigt das in der ersten Abtheilung bereits Gesagte.

Der Gesammtertrag an Frachten und Fahrtaxen zeigt ein Mehr gegen das Vorjahr von fl. 344,260. 44 kr. oder von 5,41 pCt., während die Totaleinnahme, d. i. unter Beischlag der Einnahme aus „anderen Quellen", nur eine Mehreinnahme von fl. 230,383. 10 kr. oder von 3,34 pCt. gegen die Totaleinnahme des Vorjahres auswelst.

Dieß rührt lediglich von dem Mindererertrage der „anderen Quellen" gegen das Vorjahr her, der indeß, wie oben schon angedeutet, nur ein scheinbarer ist, weil wir in diesem Jahre die Rückersätze vom Bau für verschiedene Leistungen des Betriebes an den bezüglichen Ausgaben abgeschrieben haben, während wir dieselben im Vorjahre auf zufällige Einnahmen bezw. „andere Quellen" verbucht hatten. Das pro 1874 zum erstenmale beobachtete correctere Verfahren soll nunmehr für die Folge stets eingehalten werden und wird alsdann die Vergleichung mit dem Vorjahre wieder einen richtigen Maaßstab für Zu- oder Abnahme abgeben. Nachdem übrigens das neue Verfahren schon im Budget pro 1874 vorgesehen war, so hat sich bei den „anderen Einnahmsquellen" im Vergleich mit der Budgetposition nicht nur kein Mindererertrag, sondern bezw. ein Mehrertrag ergeben.

Das Betriebs Ergebniß der Rheinbrücken und der Steinbrüche wird nachstehend mitgetheilt:

I. Eisenbahnbrücke Ludwigshafen-Mannheim.

Im Jahre 1874 sind befördert worden:

a. Mit den Personenzügen über die Eisenbahnbrücke:

Personen (incl. Militär) . . .	151,644.	
Gepäck	1,609,490	Pfund.
Vieh	1,502	Wagen.
Fahrzeuge	44	Stück.

b. Mit den Güterzügen über die Eisenbahnbrücke:

Im Ganzen 186,662 Eisenbahn-Güterwagen mit einer Befrachtung von

Gütern	7,676,198,4	Centner,
Kohlen	5,656,771,6	„
Total der Güter und Kohlen . . .	13,332,969,9	Centner,

was eine durchschnittliche Belastung von 72 Centnern, gegen 75 des Vorjahres, ergibt.

Die gesammte Beförderungsmenge von 13,332,969,9 Centnern vertheilt sich auf die verschiedenen Verkehre, wie folgt:

Verkehr:	Güter. Ctr.	Kohlen. Ctr.
1) Badischer	2,718,085,7.	4,147,441.
2) Rheinischer	2,130,293,4.	1,113,370,5.
3) Süddeutscher	1,438,228,1.	—
4) Main-Neckar-	184,487,7.	178,950.
5) Sächsischer	23,733,4.	—
6) Nordwestdeutscher	17,743,7.	—
7) Mittelbeutscher	15,877,7.	—
Zu übertragen . . .	6,528,449,7.	5,439,761,5.

Digitized by Google

Uebertrag	6,528,449,7.	5,439,761,8.
8) Bayerischer	155,667,9.	217,010.
9) Holländischer	146,329,2.	—
10) Belgischer	840,164,6.	—
11) Italienischer	5,587.	—
Summa	7,676,198,4.	5,656,771,8.

Total der Güter und Kohlen 13,332,969,8 Centner.

Die Einnahmen aus dem Eisenbahnbrücken-Verkehre sind unausgeschieden in den Einnahmen des gewöhnlichen Personen- und Güterverkehrs enthalten.

c. Für den Straßenbrücken-Verkehr sind ausgegeben worden:

Gewöhnliche Uebergangskarten . . 909,196 Stück,
Abonnementskarten . . . . 10,577 „
und haben solche ertragen . fl. 24,801. 56 kr.,

welche in der Geldrechnung Cap. I § 3 der Einnahmen getrennt verrechnet sind.

II. Eisenbahn-Schiffbrücke Maximiliansau.

Im Jahre 1874 wurden befördert:

a. Mit den Personenzügen über die Eisenbahnbrücke:

Personen (incl. Militär) . . .	47,269.
Gepäck ꝛc.	415,050 Pfund.
Vieh	801 Wagen.
Fahrzeuge ꝛc.	49 Stück.

b. Mit den Güterzügen über die Eisenbahnbrücke:

Güter	2,377,164,8 Centner.
Kohlen	7,626,934 „
Total der Güter und Kohlen . .	10,004,098,8 Centner.

Dieses Gesammtgewicht ist in 106,277 Eisenbahn-Güterwagen über die Brücke gegangen, was eine durchschnittliche Belastung von 94 Centnern, gegen 96 des Vorjahres, ergibt.

Der Güter- und Kohlentransport vertheilt sich auf die Verkehre, wie folgt:

Verkehr:	Güter. Ctr.	Kohlen. Ctr.
1) Badischer	1,571,154,2.	7,621,934.
2) Süddeutscher	799,814,2.	5,000.
3) Italienischer	6,196,3.	—
Summa	2,377,164,8.	7,626,934.

Total der Güter und Kohlen 10,004,098,8 Centner.

Die Einnahmen aus dem Eisenbahnbrücken-Verkehre sind unausgeschieden in den Einnahmen des gewöhnlichen Personen- und Güterverkehrs enthalten.

c. Für den Straßenbrücken-Verkehr sind ausgegeben worden

166,730 Uebergangskarten mit einem Ertrage von . . fl. 3,879. 11 kr.,

welcher in der Geldrechnung Cap. I Nr. 2 der Einnahmen verrechnet ist.

Digitized by Google

III. Eisenbahn-Schiffbrücke Speyer.

Im Jahre 1874 sind befördert worden:

a. Mit den Personenzügen über die Eisenbahnbrücke:

Personen	31,235.
Gepäck	150,580 Pfund.
Vieh	82 Wagen.

b. Mit den Güterzügen über die Eisenbahnbrücke:

Güter	81,003,1 Centner.
Kohlen	208,820 „
Total der Güter und Kohlen . . . (im badischen Verkehre).	289,823,1 Centner

Die Einnahmen aus dem Eisenbahnbrücken-Verkehre sind unausgeschieden in den gewöhnlichen Personen- und Gütertransporttaxen enthalten.

c. Für den Straßenbrücken-Verkehr sind ausgegeben worden:

69,186 Uebergangskarten mit einem Ertrage von . . fl. 2,109. 20 kr.,

welcher in der Geldrechnung Cap. I § 4 verrechnet ist.

IV. Gesammt-Ergebniß der drei Rheinbrücken im Güter- und Kohlentransport pro 1874.

	Güter. Ctr.	Kohlen. Ctr.	Total. Ctr.
1) Ludwigshafen-Mannheim . .	7,676,198	5,656,772	13,332,970
2) Maximiliansau	2,377,165	7,626,934	10,004,099
3) Speyer	81,003	208,820	289,823
	10,134,366	13,492,526	23,626,892
Total der beiden ersteren Brücken pro 1873 .	10,791,220	12,566,994	23,358,214
Zunahme pro 1874 . . .	—	925,532	268,678
Abnahme „ „ . . .	656,854	—	—
in Procenten	6,09 pCt.	7,37 pCt.	1,15 pCt.

Wie hieraus erhellt, hat der Güterverkehr etwas abgenommen, der Kohlenverkehr dagegen in höherem Maaße zugenommen, so daß im Ganzen eine Zunahme der Transporte constatirt werden konnte. Leider ist die Eisenbahn-Schiffbrücke in Speyer an diesen Transporten nur in sehr schwachem Maaße betheiligt gewesen.

V. Steinbruchbetrieb der Ludwigsbahn zu Weidenthal.

Laut der speciellen Nachweisungen über den Steinbruchbetrieb zu Weidenthal (Beilage Lit. B Nr. 34 und 35) sind im Jahre 1874 nach verschiedenen Stationen befördert worden:

a. Hausteine	2,242,78	Kubikmeter.
b. Wölbsteine	158,65	„
c. Platten	192,01	„
d. Richtsteine	907,65	„
e. Große Mauersteine	796,00	„
f. Gewöhnliche Mauersteine	27,164,00	„
g. Schrotten	11,549,00	„
Zusammen . .	43,010,09	Kubikmeter.
Im Jahre 1873 wurden befördert	40,609,22	„
Mehr pro 1874 .	2,400,86	Kubikmeter.

Digitized by Google

Der Steinbruch lieferte eine Brutto-Einnahme von . .	fl. 153,295. 27 kr.
Die Bruchkosten beliefen sich auf	fl. 130,818. — kr.
Bleibt Ueberschuß	fl. 22,477. 27 kr.
Hiezu die Steinfrachten mit	fl. 45,956. 23 kr.
Summa des Reinertrags . .	fl. 68,433. 50 kr.,

welcher auf Cap. I § 7 der Betriebsrechnung in Einnahme erscheint.

Reinertrag pro 1873	fl. 56,970. 3 kr.
Mehrertrag im Jahre 1874 . . .	fl. 11,463. 47 kr.

VI. Steinbruchbetrieb der Landstuhl-Kusteler Bahn bei Rammelsbach.

Aus dem in Regie betriebenen Melaphyrbruche bei Rammelsbach (vergl. Beilage Lit. B Nr. 34 und 35) sind im Jahre 1874 nach verschiedenen Stationen befördert worden:

a. Pflastersteine	16,017,50 Kubikmeter.
b. Straßendeckmaterial	19,081,50 „
Zusammen . .	35,099,00 Kubikmeter.
Im Jahre 1873 wurden befördert . . .	43,411,50 „
Weniger pro 1874	8,312,50 Kubikmeter.
Die Brutto-Einnahme beträgt	fl. 197,337. 52 kr.
Die Bruchkosten belaufen sich auf	fl. 187,645. 20 kr.
Ueberschuß	fl. 9,692. 32 kr.
Hiezu die Steinfrachten mit	fl. 33,544. 28 kr.
Summa des Reinertrags . .	fl. 43,237. — kr.,

welcher auf Cap. I § 8 der Betriebsrechnung in Einnahme erscheint.

Reinertrag pro 1873	fl. 74,964. — kr.
Weniger pro 1874	fl. 31,727. — kr.

Der Minderertrag des Rammelsbacher Melaphyrbruches rührt theils von dem schwächeren Absatze des Straßendeckmaterials, theils von höheren Bruchkosten her.

VII. Steinbruchbetrieb der Nordbahnen in Königsbach.

Aus dem in Einrichtung begriffenen Steinbruche bei Königsbach sind gemäß der Nachweisungen (Beilage Lit. B Nr. 34 und 35) nach verschiedenen Stationen befördert worden:

a. Hausteine	163,26 Kubikmeter.
b. Platten	2,87 „
c. Richtsteine	165,40 „
d. Große Mauersteine	614,00 „
e. Gewöhnliche Mauersteine	4,381,00 „
f. Schrotten	3,297,00 „
Zusammen . .	8,624,03 Kubikmeter.

Die Brutto-Einnahme mit fl. 22,550. 5 kr. wurde dem Bauconto gutgeschrieben, aus welchem auch die Kosten für Anlage des Betriebes bestritten wurden.

Pro 1875 erfolgt Verrechnung à conto des Betriebes.

Digitized by Google

VIII. Steinbruchbetrieb der Alsenzbahn in Hochstätten.

Laut Nachweisung über den Steinbruchbetrieb zu Hochstätten (vergl. Beilage Lit. B Nr. 34 und 35) wurden im Jahre 1874 nach verschiedenen Stationen befördert:

a. Hausteine	123,77	Kubikmeter.
b. Richtsteine	7,50	„
c. Große Mauersteine	1,430,00	„
d. Gewöhnliche Mauersteine	48,00	„
e. Schrotten	126,00	„
Zusammen	1,735,27	Kubikmeter.

Die Brutto-Einnahme beträgt	fl. 7,110. 12 kr.
Die Bruchkosten belaufen sich auf	fl. 4,147. 19 kr.
Ueberschuß	fl. 2,962. 53 kr.
Hiezu die Steinfrachten mit	fl. 1,261. 9 kr.
Summa des Reinertrags	fl. 4,224. 2 kr.,

welcher auf Cap. I § 9 der Betriebsrechnung in Einnahme erscheint.

Reinertrag pro 1873	fl. 6,182. 47 kr.
Weniger pro 1874	fl. 1,958. 45 kr.

IX. Steinbruchbetrieb der Landau-Zweibrücker Bahn zu Albersweiler.

Aus dem neu errichteten Granit Steinbruche zu Albersweiler (Beilage Lit. B Nr 34 und 35) wurden nach verschiedenen Stationen befördert:

Straßendeckmaterial . . . . . 244 Kubikmeter,

wofür die Brutto-Einnahmen mit fl. 1,166. 10 kr. dem Bauconto der Landau-Zweibrücker Bahn gutgeschrieben sind.

Im nächsten Jahre wird dieser Bruch, der wegen seines trefflichen Materials eine große Bedeutung erlangen dürfte, an den Betrieb übergehen.

3. Ausgaben.

Die Betriebs-Ausgaben der vereinigten Pfälzischen Bahnen stellen sich, wie folgt:

	pro 1874	pro 1873	Differenz plus	Differenz minus
Cap. I. Allgemeine Verwaltung	fl. 276,012. 12 kr.	fl. 204,886. 39 kr.	fl. 71,125. 33 kr.	—
Cap. II. Bahnverwaltung . .	„ 1,719,841. 23 „	„ 1,983,464. 19 „	—	fl. 263,622. 56 kr.
Cap. III. Transportverwaltung .	„ 2,587,272. 39 „	„ 2,602,994. 18 „	—	„ 15,721. 39 „
Summa aller Betriebsausgaben	fl. 4,583,126. 14 kr.	fl. 4,791,345. 16 kr.	+ fl. 71,125. 33 kr.	— fl. 279,344. 35 kr.
ab Summa vom Jahre 1874 .		„ 4,583,126. 14 „	ab	+ „ 71,125. 33 „
Minderausgabe pro 1874 . .		fl. 208,219. 2 kr.		— fl. 208,219. 2 kr.

Diese Minderausgabe gegen das Vorjahr, welche 4,55 pCt. beträgt, ist um so beachtenswerther, als sie einer Mehreinnahme aus Frachten und Fahrtaxen von 5,41 pCt. gegenübersteht.

Digitized by Google

Nachdem wir die Urſachen, welche einer noch weiteren Abminderung der Ausgaben pro 1874 entgegenſtanden, ſchon in der erſten Abtheilung dieſes Berichtes ausführlich dargelegt haben, ſo können wir uns hier darauf beſchränken, die Durchſchnittsſätze der Betriebskoſten noch anzuführen; ſie ergeben:

	1874.	1873.		Differenz.
pro Tag	fl. 12,556. 31 kr.	fl. 12,699. 10 kr	—	fl. 142. 39 kr.
pro Bahnmeile . . .	„ 79,087. 36 „	„ 86,364. 47 „	—	„ 7,277. 11 „
pro Nutzmeile . . .	„ 7. 38 „	„ 7. 46 „	—	„ 0. 08 „

Dieſe Durchſchnittsſätze zeigen überall geminderte Ziffern und tritt dieſe Minderung am ſtärkſten bei der Berechnung pro Bahnmeile hervor, was den Beweis liefert, daß die Betriebskoſten auf den neu eröffneten Linien weſentlich geringer waren, ſo daß ſie ſich nicht im Verhältniſſe der vermehrten Meilenzahl erhöht haben.

Der Procentſatz der Betriebsausgaben von der Brutto-Einnahme hat pro 1874 64.44 pCt. betragen und hat ſich gegen das Vorjahr (67.25 pCt.) um 2,81 pCt. verringert.

Auch dieſes, noch einer beträchtlichen Beſſerung bedürftige Verhältniß, ſowie der Ausgabeſatz pro Nutzmeile hat in der Einleitung eingehende Beſprechung gefunden, weßhalb wir auf die dortigen Ausführungen hinzuweiſen uns geſtatten.

4. Finanzergebniß.

Die Betriebsrechnung der vereinigten Pfälziſchen Bahnen pro 1874 zeigt nachfolgenden Hauptabſchluß:

Einnahmen	fl. 7,112,295. 38 kr.
Ausgaben	fl. 4,583,126. 14 kr.
Activreſt . .	fl. 2,529,169. 24 kr.

Zur Erzielung des obigen Finanzergebniſſes ſind im Jahre 1874 auf allen pfälziſchen Bahnlinien mit ſämmtlichen Zügen, jedoch ohne die à conto des Baues gemachten Fahrten und die Materialzüge,

599,745,00 Nutzmeilen

zurückgelegt und ſtellt ſich daher das Durchſchnittsergebniß im Jahre 1874

pro eine Nutzmeile

	1874	1873		Differenz
in Einnahme . . .	fl. 11. 51 kr.	fl. 11. 32 kr.	+	19 kr.
in Ausgabe . . .	fl. 7. 38 kr.	fl. 7. 46 kr.	—	8 kr.
im Reinertrag .	fl. 4. 13 kr.	fl. 3. 46 kr.	+	27 kr.

Dieſe Durchſchnittsziffern ſtellen für die Betriebseinheit der Nutzmeile im Zahlenausdruck dar, was oben bereits von Einnahme und Ausgabe im Allgemeinen geſagt iſt, und beſtätigen, daß ungeachtet der Vermehrung des Fahrdienſtes um 3220 Nutzmeilen es gleichwohl möglich geworden iſt, die Ausgabe etwas zu ermäßigen, ſo daß bei der erhöhten Einnahme eine Steigerung des Reinertrags um 27 kr. pro Nutzmeile erzielt werden konnte.

Von dem oben entzifferten Activreſte des Betriebes zu		fl. 2,529,169. 24 kr.
ſind laut Cap. VI der Jahresrechnung pro 1874 gemäß Ziffer IV Lit. a der Fuſionsgrundlage bereits bezahlt:		
a. die Zinſen der Actien der Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen mit	fl. 1,211,672. 30 kr.	
b. die Zinſen ſämmtlicher Prioritäten mit	fl. 824,043. 43 kr.	
c. Amortiſation der Prioritäten mit	fl. 75,100. — kr.	
Summa der Zinſen und Amortiſation		fl. 2,110,816. 13 kr.
Verbleibt Ueberſchuß pro 1874		fl. 418,353. 11 kr.

Digitized by Google

Nach Ziffer IV Lit. b der Fusionsgrundlagen betragen die garantirten Präcipuen:

a. der Ludwigsbahn .	5 pCt. von fl. 11,659,000 =	fl. 582,950. — kr.
b. der Maximiliansbahn .	1 pCt. von fl. 6,775,000 =	fl. 67,750. — kr.
Summa der garantirten Präcipuen .		fl. 650,700. — kr.

Diese werden gedeckt durch den oben berechneten Ueberschuß mit fl. 418,353. 11 kr.

und ergibt sich sonach pro 1874 ein Deficit von . . . . . fl. 232,346. 49 kr.,

welches nach Ziffer V der Fusionsgrundlagen aus der kgl. bayerischen Staatscasse zuzuschießen ist.

Für Zinsen und Amortisationen mußten nach obiger Constatirung verausgabt werden:

pro 1874.	fl. 2,110,816. 13 kr.,
pro 1873.	fl. 1,990,202. 51 kr.,
sonach Mehr im Jahre 1874. .	fl. 120,613. 22 kr.

Diese Erhöhung der Zinslast des Betriebes ist entstanden durch die Eröffnung neuer Linien und die dadurch veranlaßte ratirliche Uebernahme der Verzinsung der dafür ausgegebenen Prioritätscapitalien; sie hat wesentlichen Antheil an der Herabminderung des Ueberschusses.

Unter diesen Verhältnissen wird der Bezug der pfälzischen Bahnactien pro 1874 sich stellen wie im Vorjahre, nämlich:

I. Ludwigsbahn-Actien.

Bereits bezogen an Zinsen	4 pCt. = fl. 20. — kr. pro Actie.
Präcipuum zu beziehen auf den Dividendenschein pro 1874 .	5 pCt. = fl. 25. — kr. „ „
Gesammtbezug	9 pCt. = fl. 45. — kr. pro Actie.

II. Maximiliansbahn-Actien.

Bereits bezogen an Zinsen	4,8 pCt. = fl. 22. 30 kr. pro Actie.
Präcipuum zu beziehen auf den Dividendenschein pro 1874 .	1,0 pCt. = fl. 5. — kr. „ „
Gesammtbezug	5,8 pCt. = fl. 27. 30 kr. pro Actie.

III. Nordbahn-Actien.

Bereits bezogen	4 pCt. = fl. 20. — kr. pro Actie.

Dividendenschein pro 1874 werthlos.

5. Reservefond.

Nachdem die Generalversammlung vom 30. April v. Js. die Abschreibung des Reservefonds im Betrage von fl. 156,147 an den Kosten der Transportverwaltung pro 1873 genehmigt hat, so ist der Reservefond gänzlich erschöpft und kann derselbe beim Abgange von verfügbaren Ueberschüssen vorläufig keine Dotirung erhalten.

6. Fahrdienst und Transportmittel.

Die vereinigten Pfälzischen Bahnen waren Ende 1874 im Besitz von 129 Locomotiven, welche den verschiedenen Bahnen wie folgt angehören:

Ludwigsbahn	76 Stück,
Maximiliansbahn.	24 Stück,
Nordbahnen.	29 Stück,
zusammen . . .	129 Stück.

Digitized by Google

Im Ganzen wurden gefahren	620,049,97 Meilen,
ab die Materialzüge mit	2,962,00 Meilen,
verbleiben für die regelmäßigen Züge	617,087,97 Meilen.

Von den angeführten Locomotivmeilen gehen ab:

I. Für Fahrten, welche auf Rechnung des Baues der Donnersberger Bahn zwischen Langmeil-Kirchheimbolanden, bezw. der bayerisch-hessischen Grenze bei Morschheim, gefahren wurden, mit . . 15,133,02 Meilen.

II. Für Rechnung des Baues der Landau-Zweibrücker Bahn — Linie Landau-Annweiler . . . . . 2,208,00 Meilen.

Zusammen . . . . . 17,342,01 Meilen.

Es bleiben sonach Nutzmeilen für den gemeinschaftlichen Betrieb der vereinigten Bahnen mit regelmäßigen Zügen . . . . . 599,745,96 Meilen.

Außerdem waren nachstehende Maschinen bei den Erdarbeiten der neuen Bahnen in Verwendung und zwar:

A. Bei der Donnersberger Bahn.

Die Maschine Nr. 10 „Kaiserslautern"	122 Tage.
Die Maschine Nr. 11 „Speyer"	104 Tage.
Die Maschine Nr. 12 „Neustadt"	202 Tage.
Die Maschine Nr. 17 „Donnersberg"	133 Tage.
Die Maschine Nr. 18 „Pomona"	80 Tage.
Die Maschine Nr. 19 „Bachus"	60 Tage.
Die Brückenmaschine Nr. II	11 Tage.
Die Brückenmaschine Nr. IV	195 Tage.
Die Brückenmaschine Nr. V	18 Tage.
Zusammen	925 Tage.

B. Bei der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn.

Die Maschine Nr. 20 „Ceres"	258 Tage.
Die Maschine Nr. 25 „Frankenthal"	279 Tage.
Die Maschine Nr. 32 „Germersheim"	3 Tage.
Zusammen	540 Tage.

Jede der 129 Maschinen hat im Fahrdienst durchschnittlich 4816 Meilen gefahren und zwar die Personenzug-Maschinen im Durchschnitt 5424 Meilen, die Güterzugmaschinen im Durchschnitt 4327 Meilen. Die Leistungen der einzelnen Maschinen und deren Materialverbrauch sind aus der Tabelle Lit. B Nr. 41 ersichtlich.

Fahrdienst vom 1. Januar bis 31. December 1874.

An regelmäßigen und facultativen Zügen wurden im Jahre 1874 in jeder Richtung täglich befördert:

A. Strecke Neunkirchen-Worms.

1. Personenzüge.

1) Zwischen Neunkirchen und Worms.

5 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. December, darunter 1 Schnellzug.

2) Zwischen Neunkirchen und Kaiserslautern.

1 Personenzug vom 1. Januar bis 31. December.

Digitized by Google

3) Zwischen Neustadt und Worms.

4 Personenzüge vom 1. Januar bis 30. October, darunter 2 Schnellzüge.
3 Personenzüge vom 1. November bis 31. December, darunter 1 Schnellzug.

4) Zwischen Hochspeyer und Neustadt.

1 Eilzug vom 1. Januar bis 31. December.

5) Zwischen Kaiserslautern und Worms.

1 Personenzug vom 1. Januar bis 31. December.

6) Zwischen Ludwigshafen und Worms.

1 Personenzug vom 1. Januar bis 31. December.

II. Güterzüge.

1) Zwischen Neunkirchen und Ludwigshafen.

1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

2) Zwischen Neunkirchen und Kaiserslautern.

1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

3) Zwischen Homburg und Worms.

1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

4) Zwischen Neustadt und Worms

1 Verbands-Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.
1 Eil-Güterzug vom 1. Januar bis 31. Mai.

5) Zwischen Ludwigshafen und Worms.

2 Güterzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
1 Güterzug vom 1. Juni bis 30. October.
2 Güterzüge vom 1. November bis 31. December.

6) Zwischen Ludwigshafen und Neustadt.

1 Eil-Güterzug vom 1. Juni bis 31. December.
1 Supplement-Güterzug vom 1. November bis 31. December.

7) Zwischen Kaiserslautern und Worms.

1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

III. Kohlenzüge.

1) Zwischen Neunkirchen und Ludwigshafen.

4 Kohlenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
3 Kohlenzüge vom 1. Juni bis 30. October.
4 Kohlenzüge vom 1. November bis 31. December.

2) Zwischen Neunkirchen und Neustadt.

3 Kohlenzüge vom 1. Januar bis 30. October.
2 Kohlenzüge vom 1. November bis 31. December.

3) Zwischen Neunkirchen und Kaiserslautern.

3 Kohlenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
4 Kohlenzüge vom 1. Juni bis 31. December.

Digitized by Google

4) Zwischen Neunkirchen und Homburg.

1 Kohlenzug vom 1. Januar bis 31. Mai.
2 Kohlenzüge vom 1. Juni bis 31. December.
2 Supplement-Kohlenzüge vom 1. Januar bis 31. December.

5) Zwischen Kaiserslautern und Neustadt.

1 Kohlenzug vom 1. Januar bis 31. December.

6) Zwischen Kaiserslautern und Ludwigshafen.

1 Kohlenzug vom 1. Juni bis 31. December.
1 Steinzug vom 1. Januar bis 31. December.

7) Zwischen Schifferstadt und Ludwigshafen.

1 Supplement-Kohlenzug vom 1. Januar bis 31. Mai.

B. Ludwigshafen-Mannheim.

14 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
13 Personenzüge vom 1. Juni bis 30. October.
11 Personenzüge vom 1. November bis 31. December.
8 Güterzüge vom 1. Januar bis 30. October.
7 Güterzüge vom 1. November bis 31. December.

C. Homburg-Zweibrücken.

1) Zwischen Homburg und Zweibrücken.

8 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
9 Personenzüge vom 1. Juni bis 30. October.
9 Personenzüge vom 1. November bis 31. December.

2) Zwischen Homburg und Schwarzenacker.

4 gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. December.

3) Zwischen Schwarzenacker und Zweibrücken.

3 gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. December.

D. Schwarzenacker-St. Ingbert.

6 gemischte Züge zwischen Schwarzenacker und St. Ingbert vom 1. Januar bis 31. December.
1 Bergmannszug zwischen Würzbach und St. Ingbert vom 1. Januar bis 31. December.

E. Schifferstadt-Germersheim-Landau.

1) Zwischen Schifferstadt und Landau.

5 Personen- und gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. December.

2) Zwischen Schifferstadt und Germersheim.

1 Personen- und gemischter Zug vom 1. Januar bis 31. December.

3) Zwischen Schifferstadt und Speyer.

12 Personen- und gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. Mai.
11 Personen- und gemischte Züge vom 1. Juni bis 30. October.
9 Personen- und gemischte Züge vom 1. November bis 31. December.

Digitized by Google

F. Annweiler-Landau.

5 Personenzüge vom 12. September bis 31. December.

G. Speyer-Altlußheim.

5 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. December.

H. Weißenburg-Neustadt.

1) Zwischen Weißenburg und Neustadt.

8 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai (darunter 3 Courierzüge).
7 Personenzüge vom 1. Juni bis 30. October (darunter 3 Courierzüge).
6 Personenzüge vom 1. November bis 31. December (darunter 2 Courierzüge).
8 Güterzüge vom 1. Januar bis 31. Mai (darunter 1 Supplement-, 1 Eilgut- und 1 Verbands-Güterzug).
6 Güterzüge vom 1. Juni bis 30. October (darunter 1 Eilgut- und 1 Verbands-Güterzug).
6 Güterzüge vom 1. November bis 31. December beßgleichen.

2) Zwischen Winden und Neustadt.

4 Güterzüge vom 1. Januar bis 30. October.
5 Güterzüge vom 1. November bis 31. December (darunter 1 Supplementzug).

3) Zwischen Landau und Neustadt.

1 Personenzug vom 1. Juni bis 31. December.

J. Maximiliansau-Winden.

4 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
5 Personenzüge vom 1. Juni bis 31. December.
5 Güterzüge vom 1. Januar bis 31. December.

K. Winden-Bergzabern.

5 gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. December.

L. Landstuhl-Kusel.

3 Personen- resp. gemischte Züge vom 1. Januar bis 31. December.
1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

M. Neustadt-Dürkheim-Monsheim.

1) Zwischen Neustadt und Monsheim.

6 Personenzüge vom 1. Januar bis 30. October, darunter 1 Courierzug.
4 Personenzüge vom 1. November bis 31. December.
2 Güterzüge vom 1. Januar bis 31. December.

2) Zwischen Neustadt und Dürkheim.

1 Personenzug vom 1. October bis 31. December.

N. Monsheim-Marnheim-Langmeil.

1) Zwischen Monsheim und Langmeil.

5 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. Mai.
5 Personenzüge vom 1. Juni bis 30. October.
2 Güterzüge vom 1. Januar bis 30. October.

Digitized by Google

2) Zwischen Monsheim und Marnheim.

1 Personenzug vom 1. Januar bis 31. Mai.
4 Personenzüge vom 1. November bis 31. December.

3) Zwischen Kirchheimbolanden und Marnheim.

6 gemischte Züge vom 18. Juli bis 31. December.

4) Zwischen Marnheim und Langmeil.

6 Personenzüge vom 1. November bis 31. December.
2 Güterzüge vom 1. November bis 31. December.

O. Kaiserslautern-Münster a. St.

1) Zwischen Kaiserslautern und Münster a. St.

3 Personenzüge vom 1. Januar bis 31. December.
2 Güterzüge vom 1. Januar bis 31. December.

2) Zwischen Hochspeyer und Münster a. St.

1 Eilzug vom 1. Januar bis 31. December.
1 Personenzug vom 1. Januar bis 31. December.

3) Zwischen Winnweiler und Kaiserslautern.

1 Güterzug vom 1. Januar bis 31. December.

4) Zwischen Winnweiler und Hochspeyer.

1 Personenzug vom 1. November bis 31. December.

Unter den aufgeführten Personenzügen sind enthalten:

1) ein Schnellzug zwischen Paris, Metz und Ludwigshafen;
2) zwei Courierzüge zwischen Basel-Straßburg via Ludwigshafen-Frankfurt und Berlin und Cöln (vom 1. November ab nur 1 Courierzug);
3) ein directer Personenzug zwischen Basel und Mainz-Cöln via Ludwigshafen (bis 30. October);
4) ein Eilzug zwischen Basel-Straßburg und Cöln via Alsenzbahn;
5) ein Courierzug zwischen Cöln und Basel über Bingen-Monsheim-Dürkheim (bis 30. October).

Unter den Güterzügen ist ein Verbands-Güterzug Berlin-Basel und eine Eilgutverbindung zwischen Basel-Straßburg-Ludwigshafen und Frankfurt und Metz-Neunkirchen-Ludwigshafen eingeführt.

Die Ausführung des Transportdienstes erfolgte mittelst 330 Personenwagen mit 14,118 Sitzplätzen und 3970 Lastwagen aller Art mit der Tragfähigkeit von 705,640 Centner.

Die mit allen Wagen zurückgelegte Achsmeilenzahl beläuft sich auf 18,506,229.

Von diesen Achsmeilen kommen auf fremde Bahnen 7,938,507; dagegen haben fremde Wagen auf unseren Bahnen 6,947,085 Achsmeilen zurückgelegt, so daß wir dieses Jahr keine fremden Wagen zur Ausführung des Dienstes nothwendig hatten, vielmehr noch den Transport mit 991,422 Achsmeilen auf fremden Bahnen besorgten.

Von diesen Achsmeilen entfallen

auf Personen- incl. Post- und Gepäckwagen . . .	4,802,046,
auf Güter- und Kohlenwagen	13,704,183,
Zusammen . .	18,506,229 Achsmeilen.

Digitized by Google

In den Werkstätten wurden an den Locomotiven nachstehende größere Arbeiten ausgeführt:

In großer Reparatur waren 44 Personenzug- und 56 Güterzug-Locomotiven, daß heißt die Maschinen waren von den Rädern genommen, die Kessel wurden theilweise innerer Revision unterworfen und die nöthigen Kesselreparaturen vorgenommen; die Lage der Rahmen, Schleifbacken, Cylinder ꝛc. wurde untersucht und richtig gestellt; die Achsen, Schieberstangen, Schieberführungs- und Steuerachsen-Lager, sowie Excenterringe theils ersetzt, theils ausgegossen und aufgepaßt; Kolben- und Schieberstangen, Kolben, Schieber und Schieberflächen egalisirt, Lineale und Kreuzköpfe abgerichtet; die Steuerungen mit neuen Bolzen und Schleifbacken versehen; die Dampfeinströmungs- und Pumpenröhren hergerichtet, Sicherheitsventile und Federwaagen adjustirt, Bekleidungen, Schutzschirme ꝛc. reparirt.

Eine Locomotive erhielt einen neuen Kessel mit Feuerbüchse, Rauchkammer ꝛc.

An zwei Maschinen wurden die Langkessel neu hergestellt, an zwei Maschinen die Umhüllungskasten erneuert.

Für vier Maschinen wurden neue Rauchkammern angefertigt und an fünf Maschinen die eisernen Rohrwände ersetzt.

Bei den Reparaturen der Kessel wurden 7711 Siedröhren ausgewechselt, dabei 395 neue verwendet und 7316 mit Stutzen versehen, 2815 eiserne Stehbolzen wurden ersetzt.

An 74 Locomotivkesseln wurden die vorschriftsmäßigen Kesselproben vorgenommen.

An 14 Maschinen wurden neue Injecteure nebst zugehöriger Rohrleitung angebracht; 6 neue Dampfcylinder sind in Verwendung gekommen; 13 Dampfkolben wurden durch neue ersetzt und 44 mit Ringen nach neuem System umgearbeitet.

An 7 Maschinen wurden Schutzschirme an dem Führerstand angebracht; 16 Aschenkasten und 17 Kamine wurden erneuert.

3 Kreuzköpfe, 35 Schieber, 14 Schieberstangen und 12 Schieberdeckel wurden durch neu angefertigte ersetzt.

Neue Gußstahlbandagen kamen in Verwendung:

bei den Maschinen	164 Stück,
bei den Tendern	90 Stück.

Neue Achsen wurden verwendet:

an Locomotiven	1 Triebradachse,
„ „	3 Laufradachsen,
„ Tendern	5 Stück.

Neu lackirt wurden 20 Personenzug- und 29 Güterzug-Locomotiven.

Außer diesen größeren Arbeiten wurden an Locomotiven und Tendern die laufenden Reparaturen, wie Abdrehen der Räder, Unterhaltung des Laufwerkes, der Steuerung, Schieber, Kolben, Regulatoren, Pumpen, Injecteure und deren Röhren, der Ventile, Hahnen, Dichtungen, Reinigen der Kessel, Aufsprengen und Ersatz von Federn, Unterhaltung der Kuppelungs- und Zugvorrichtungen ꝛc. vorgenommen.

An Personen-, Güter- und Kohlenwagen wurden folgende Arbeiten vorgenommen:

8 Personenwagen erhielten neue Achsbüchsen und 66 Personenwagen wurden neu lackirt.

An 44 Personenwagen wurden die Polsterungen erneuert.

36 Abtheilungen II. Classe erhielten neue Tuchüberzüge.

3 Wagen I. und II. Classe wurden für Beheizung mit Preßkohle eingerichtet und 5 Wagen III. Classe mit Füllöfen mit Schutzschirm versehen; ebenso erhielten 10 Gepäckwagen Steinkohlenöfen mit Schutzschirm.

255 Güterwagen erhielten einen neuen Anstrich.

Digitized by Google

An 27 Güterwagen wurden die Zugapparate abgeändert.

12 Wagen von 200 Centner Tragfähigkeit mit Bremsen wurden umgebaut.

39 Coakswagen wurden zu Schuttwagen abgeändert.

4 Steinwagen wurden umgebaut.

150 Lagerkasten wurden angefertigt.

Neue Achsen wurden verwendet 107 Stück.

Neue Bandagen aus Puddelstahl wurden aufgezogen:

auf Personenwagenräder . .	50 Stück,
„ Güterwagenräder . . .	49 Stück.

Außer den genannten Arbeiten wurde an sämmtlichen Wagen die vorschriftsmäßige Revision vorgenommen.

Die Material- und Werkstätterechnungen enthalten die näheren Nachweise über die vorstehenden und sonstigen in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten, sowie über die Anschaffung und Verwendung der Materialien.

Was die Sicherheit des Personenverkehrs anbelangt, so sind auch im Jahre 1874 außer der selbstverschuldeten Verletzung eines Schüblings durch Herausspringen aus dem Zuge auf offener Strecke keine Beschädigungen von Reisenden bei Benützung unserer Bahnlinien in Folge von Unfällen oder Unregelmäßigkeiten im Betriebsdienste vorgekommen.

Dagegen hatten wir leider mehrere schwere Unfälle, die sich auf Bahnübergängen zutrugen, zu beklagen.

Der erste dieser Unfälle ereignete sich am 7. Januar auf dem Lambsheimer Wegübergange vor dem Bahnhofe Frankenthal, wo eine Chaise die Bahn passiren wollte, als gleichzeitig Zug Nr. 21 heran kam, die Chaise zur Seite warf und zertrümmerte. Während der Lenker des Gefährtes unbeschädigt blieb, erlitt der Insasse desselben leider so schwere Verletzungen, daß alsbald dessen Tod eintrat. Der schuldige Bahnwärter, welcher unterlassen hatte, den Uebergang gehörig zu bewachen und die Barrièren rechtzeitig zu schließen, wurde durch Urtheil des kgl. Bezirksgerichtes zu Frankenthal in eine sechsmonatliche Gefängnißstrafe verfällt.

Ein ähnlicher Unfall trug sich am 16. August auf dem Wegübergange bei der Station Kirrweiler zu, indem ein von sechs Personen besetztes Fuhrwerk bei offenstehender Barrière von einer Maschine überfahren wurde. Hiebei fanden zwei männliche Personen ihren Tod, drei der übrigen Insassen des Wagens erlitten mehr oder weniger erhebliche Verletzungen. Auch hier war die Schuld dem seinen Posten vernachlässigenden Bahnwärter zuzumessen, und wurde derselbe deßhalb vor dem kgl. Bezirksgerichte in Landau in eine neunmonatliche Gefängnißstrafe verurtheilt.

Außerdem verunglückten eine Frau auf der Bahn zwischen Bruchmühlbach und Homburg, veranlaßt durch das Scheuen eines Gespannes, und endlich das Kind eines Bahnbediensteten auf dem Bahnhofe zu Knöringen, ohne daß übrigens in diesen beiden Fällen ein Verschulden von Bahnbediensteten mit unterlaufen wäre.

Neben diesen bedauernswerthen Unfällen, die Privatpersonen betrafen, ist zu berichten, daß auch in den Steinbrüchen der Bahn und beim Bau der neuen Linien mehrfache, meist schwere Verletzungen von Strecken- und Sprengarbeitern, die in sechs Fällen den Tod zur Folge hatten, — dagegen bei Ausübung des Betriebsdienstes verhältnißmäßig nur wenige Beschädigungen von Bediensteten und kein Fall mit tödtlichem Ausgange vorgekommen sind.

Die oben berichteten wiederholten Unfälle an Wegübergängen setzten uns in die Nothwendigkeit, die schärfsten Controlmittel bei dem Bahnwärterdienst in Anwendung zu bringen, und jede Nachlässigkeit in Bewachung der Uebergänge mit unnachsichtlicher Strenge zu ahnden. Außerdem aber waren wir zugleich sorgsam bestrebt, den Ursachen derartiger Unfälle durch Verbesserungen an den Absperrungsvorrichtungen, sowie durch Aufstellung von Warnungstafeln an den zuführenden Straßen entgegen zu wirken, mit letzterer Einrichtung den Zweck verfolgend, auch das Publicum durch ein besonderes Zeichen zur größeren Vorsicht und Achtsamkeit zu ermahnen, da ohne diese die Sicherheit an den Uebergängen wohl kaum vollständig gewährleistet werden kann.

Digitized by Google

Wir können schließlich nicht umhin, zu constatiren, daß in Hinsicht auf Beschädigungen bei Ausübung des Betriebsdienstes gegenüber dem Vorjahre eine erfreuliche Wendung zum Besseren eingetreten ist, und dürfen dem Personale das Zeugniß nicht versagen, daß uns dasselbe durch erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht in dem Streben unterstützt hat, auf die möglichste Sicherheit des Dienstes und den wirksamsten Schutz für Leben und Gesundheit aller derer, die beim Bahnbetriebe thätig sind, hinzuwirken.

7. Personal.

Die Verwaltung hat in Anerkennung der im Allgemeinen befriedigenden Leistungen des Personals, sowie in Betracht einerseits der billigen Ansprüche des Personals den Theuerungsverhältnissen und der bevorstehenden Einführung der Markwährung gegenüber, andererseits aber auch in Würdigung der dermaligen Finanzlage der Pfälzischen Bahnen, den Beschluß gefaßt, bei Gelegenheit der Umarbeitung des Besoldungsstatus vom Jahre 1872 in Markwährung, theilweise höhere Gehaltsnormen festzustellen, wonach

a. für die Gehalte von fl. 300 bis zu fl. 600 einschließlich die Erhöhung von fl. 1 auf 2 Mark, d. i. von 16.⅔ pCt.,
b. für die Gehalte über fl. 600 bis zu fl. 1000 einschließlich eine Erhöhung von 10 pCt.,
c. für die Gehalte über fl. 1000 bis zu fl. 2000 einschließlich eine Erhöhung von 5 pCt.,
d. für die Gehalte über fl. 2000 aber gar keine Erhöhung

eintreten soll.

Der hiernach neu aufgestellte Besoldungsstatus ist bereits im December vorigen Jahres der kgl. Regierung zur Genehmigung unterbreitet und wird nach deren Eintreffen dem neuen Budget pro 1875 zu Grunde gelegt werden.

Auch ist zu Anfang des Jahres 1874 von der Direction nach Maaßgabe der bestehenden Satzungen und Concessionen, sowie auf Grund der seitherigen Praxis ein Organisationsplan und eine allgemeine Geschäftsordnung der Verwaltung der Pfälzischen Bahnen ausgearbeitet worden, welche durch Beschluß des Verwaltungsrathes vom 9. Februar 1874 endgiltig festgestellt und zur Einführung gelangt ist.

Die Pensions- und Unterstützungscasse des Personals zeigt folgenden Abschluß:

Bestand am 1. Januar 1874			fl. 774,159. 59 kr.
Einnahmen pro 1874:			
a. Beiträge der Bahngesellschaft	fl.	28,970. — kr.	
b. Beiträge der Vereinsmitglieder	„	65,974. 6 „	
c. Zinsen der Bestände	„	45,826. 20 „	
d. Strafgelder	„	1,729. 58 „	
e. Diverse	„	17. 10 „	
Zusammen . . .			fl. 142,517. 34 kr.
Summa aller Einnahmen . . .			fl. 916,677. 33 kr.
Ausgaben:			
a. Pensionen	fl.	44,986. 25 kr.	
b. Unterstützungen	„	1,150. — „	
c. Diverse	„	522. — „	
Summa der Ausgaben . . .			fl. 46,658. 25 kr.
Bleibt Activrest			fl. 870,019. 8 kr.

Die Pensions- und Unterstützungscasse zählt Ende 1874 2,571 Mitglieder und hat die statutenmäßigen Beiträge zu entrichten an 68 Pensionäre, 138 Wittwen und 240 Kinder.

Digitized by Google

Außerdem sind vom Verwaltungsrathe in allen Fällen, wo besondere Beihilfe Noth that, angemessene Unterstützungen bewilligt worden.

Für dieses Institut ist eine Reform der Satzungen eingeleitet, welche den Zweck hat, einerseits die Mitglieder bezw. deren Relicten in ihren Pensionsbezügen besser zu stellen, anderseits aber auch zur Sicherung der Bestandsfähigkeit des Institutes höhere Beiträge der Mitglieder und der Bahngesellschaften zu normiren. Die bezüglichen Anträge haben bereits die satzungsgemäße Zustimmung der Organe des Institutes selbst, sowie des Verwaltungsrathes der Bahngesellschaften erhalten und werden nunmehr der kgl. Regierung zur Genehmigung in Vorlage gebracht werden.

Die Lebensversicherungs-Anstalt des Personals zählte im Jahre 1874 bereits 3311 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung zu fl. 100 im Betrage von fl. 331,100 und 693 Mitglieder mit höherer facultativer Versicherung im Betrage von fl. 353,600.

Es sind im Ganzen 29 Sterbfälle vorgekommen, für welche

1) an obligatorischer Versicherung	fl.	2,900 — kr.
2) an höheren Versicherungen	„	2,900 — „
Im Ganzen also . .	fl.	5,800 — kr.

bezahlt worden sind.

Ludwigshafen, den 6. April 1875.

v. Jæger.

Digitized by Google

Beilagen A. № 1—11.

Bau-Rechnungen, Betriebs-Rechnung

und

Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebs

der

Pfälzischen Eisenbahnen

im Jahre 1874.

Digitized by Google

№ 1. Baurechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn pro 1874.

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874.				Eingegangene Beträge bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
11662200	—	II. Actien-Capital			—	—	11662200	—
438896	8	III. Zinsen von angelegten Capitalien			—	—	438896	8
1185	35	IV. Verzugszinsen vom Actien-Capital			—	—	1185	35
197260	18	V. Erlös aus verkauften Grundstücken			8026	33	205286	51
2605	28	VII. Agio auf Wechsel und Geld			—	—	2605	28
25450	29	VIII. Unvorhergesehene Einnahmen			1387	52	26838	21
63	—	IX. Umschreibgebühr auf Actien			—	—	63	—
7762	38	X. Stückzinsen auf volleinbezahlte Interimsscheine			—	—	7762	38
3200000	—	XI. 4 pCt. convert. Prioritäts-Anlehen			—	—	3200000	—
82856	10	XII. Rückvergütung vom Betrieb			—	—	82856	10
941477	30	XIII. Agio auf Actien			—	—	941477	30
4300000	—	XIV. 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen			—	—	4300000	—
5020000	—	XV. 4 pCt. Prioritäts-Anlehen			—	—	5020000	—
180000	—	XVI. Zuschuß kgl. bayer. Staatsregierung zum Bau der Homburg-St. Ingberter Bahn			—	—	180000	—
2000000	—	XVII. 5 pCt. Prioritäts-Anlehen			—	—	2000000	—
100000	—	XVIII. Staatsbeitrag zur Herstellung von Quaiplätzen in Ludwigshafen			—	—	100000	—
28159757	16	Summa der Einnahmen pro 1874			9414	25	28169171	41
		„ „ „ der Vorjahre			28159757	16		
		Summa aller Einnahmen bis 31. December 1874			28169171	41		

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn pro 1874. (Fortsetzung.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
47915	27	Ausgaben 1838/44			—	—	47915	27
539	19	Generalversammlung			—	—	539	19
23178	53	Verwaltungsrath			—	—	23178	53
90177	49	Direction			15	36	90193	25
214616	20	Erhebkosten für Einzahlungen			—	—	214616	20
1350234	39	Verzinsung des Actien-Capitals			—	—	1350234	39
4225	1	Steuern und Umlagen			—	—	4225	1
1038	17	Zinsen von Cautionen			—	—	1038	17
8201	36	Remisen für Auszahlungen			—	—	8201	36
2367	36	Kosten beim Wiederverkauf von Grundstücken			—	—	2367	36
82024	30	Disconto auf Wechsel, Verlust auf Obligationen			—	—	82024	30
2170	44	Feuer-Assecuranz auf Häuser und Möbel			—	—	2170	44
198	49	Zinsen des Pensions-Capitals			—	—	198	49
145378	42	Kosten auf Prioritäts-Anlehen			—	—	145378	42
18315	56	Stückzinsen auf 5 pCt. Prioritäts-Anlehen			—	—	18315	56
17086	4	Zinsen auf 5 pCt. bayer. Obligationen			—	—	17086	4
1999	45	Unvorhergesehene Ausgaben der Direction			—	—	1999	45
26250	—	Zinsen von 5 pCt. Prioritäts-Obligationen			—	—	26250	—
29666	40	Zinsen auf fl. 800,000 von königl. Kreiskasse			—	—	29666	40
2065586	7	Summa der Ausgaben A. pro 1874			15	36	2065601	43
		„ „ „ A. der Vorjahre			2065586	7		
		Summa aller Ausgaben A.			2065601	43		
		B. Bau-Ausgaben. **Abschnitt I.**						
235510	55	Technische Direction			12	30	235523	25
2852554	6	Grundankauf			21280	34	2873834	40
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
		2322529 44 Erd- und Planirarbeiten	21844	25			2344374	9
		869432 31 Tunnels	—	—			869432	31
		1028430 37 Brücken, Durchlässe, Viaducte ꝛc.	145	55			1028576	32
		1034770 8 Unterbau	6403	54			1041174	2
		3185610 19 Oberbau	36339	11			3221949	30
		80481 51 Straßen- und Wegübergänge	100	48			80582	39
		139839 14 Bahnwartswohnungen, Wachhäuser	2210	19			142049	33
		11561 23 Einfriedigung der Bahn	5356	3			16917	26
		6179 24 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	5	53			6185	17
		2474 12 Bachcorrectionen	—	—			2474	12
		48056 50 Verschiedene gemeinsame Baukosten	2991	34			51048	24
8729366	13				75398	2		
11817431	14	Zu übertragen			96691	6	11914122	20

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn pro 1874. (Fortsetzung.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874..				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
11817431	14	. . . . . Uebertrag . . .			96691	6	11914122	20
		Anlage der Bahnhöfe:						
		94885 17 Pflasterungsarbeiten, Wegaulagen ꝛc. . . .	620	30			95505	47
		13137 12 Abzugscanäle, Senkgruben	160	—			13297	12
		280562 51 Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben . . .	4209	6			284771	57
		47980 27 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	3193	15			51173	42
		1385315 10 Dienstgebäude und deren Einrichtung . . .	152638	40			1537953	50
		26611 36 Bahnhofs-Einfriedigung	793	10			27404	46
		248468 30 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	2141	45			250610	15
2096961	3				163756	26		
147886	40	Einrichtung der Werkstätte			142	34	148029	14
61717	25	Allgemeiner Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			126	33	61843	58
40165	54	Elektrischer Telegraph, Signallaternen ꝛc.			67	6	40233	—
18253	8	Thurmuhren und sonstige Vorrichtungen			1017	—	19270	8
11069	43	Provisorische Bahneinrichtung			—	—	11069	43
2581	42	Herstellung einer Zollverbindungsbahn			—	—	2581	42
113861	25	Einrichtung der Gasbeleuchtung			12986	19	126847	24
94	9	Erbauung von Coaksöfen			—	—	94	9
26434	4	Sicherheitsschienen und Stühle			—	—	26434	4
46105	43	Einrichtung von Bedienstteten-Wohnungen			9707	49	55813	32
698	32	Beschießung von Ludwigshafen			—	—	698	32
25765	13	Verlust auf bad. 3½ pCt. Industrie-Obligationen . . .			—	—	25765	13
220738	12	Directorial-Gebäude			6614	7	227352	19
2081321	19	Anlegung des zweiten Schienengeleises			2578	40	2083899	59
2144	58	Gemeinschaftliche Rechnung der Bahn und der Stadt Speyer			—	—	2144	58
28896	57	Anlegung einer Trajectanstalt			—	—	28896	57
97877	43	Baukosten in Neustadt für gemeinschaftliche Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und der Neustadt-Dürkheimer Bahn			—	—	97877	43
77043	12	Werkstättenbau Ludwigshafen			939	25	77982	37
765087	41	Erbauungskosten der festen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim			—	—	765087	41
331973	49	Rhein-Correction Ludwigshafen			9952	31	341926	20
18014109	26	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874 . . .			304579	36	18318689	2
		„ „ „ B. Abschnitt I. der Vorjahre . .			18014109	26		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt I.			18318689	2		

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn pro 1874. (Schluß.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt II.						
7927407	34	Anschaffung der Fahrapparate			130570	44	8057978	18
129256	41	Betriebseinrichtung			514	27	129771	8
8056664	15	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874 . . .			131085	11	8187749	26
		„ „ „ B. Abschnitt II. der Vorjahre . .			8056664	15		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II.			8187749	26		
		Summa der Ausgaben A.			2065601	43		
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . .			18318689	2		
		„ „ „ B. Abschnitt II. . .			8187749	26		
		Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874 . . .			28572040	11		
		Abgleichung.						
		Summa aller Einnahmen					28169171	41
		„ „ Ausgaben					28572040	11
		Passiv-Rest . . .					402868	30

Digitized by Google

№ 2. Bau-Rechnung der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn pro 1874.

pro 1873 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874.				Eingegangene Beträge bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
10000000	—	II. Prioritäts-Anlehen			—	—	10000000	—
363643	53	III. Zinsen von angelegten Capitalien			199550	23	563194	16
—	—	IV. Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	—	—
884	—	V. Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien .			5074	2	5958	2
323	45	VI. Unvorgesehene Einnahmen			6095	40	6419	25
10364851	38	Summa der Einnahmen pro 1874			210720	5	10575571	43
		„ „ „ der Vorjahre			10364851	38		
		Summa aller Einnahmen bis 31. December 1874 . . .			10575571	43		

		A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
			Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
578	3	Generalversammlung			—	—	578	3
2837	41	Verwaltungsrath			3	46	2841	27
8686	10	Direction			11710	14	20396	24
225233	57	Erhebungskosten für Einzahlungen			3212	17	228446	14
445644	—	Verzinsung des Prioritäts-Anlehens			451665	—	897309	—
4	17	Steuern und Umlagen			230	55	335	12
482	18	Remisen für Auszahlungen			1321	56	1804	14
—	—	Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke . .			156	34	156	34
9831	21	Unvorgesehene Directorial-Ausgaben			1933	24	11764	45
693297	47	Summa der Ausgaben A. pro 1874			470234	6	1163531	53
		„ „ „ A. der Vorjahre			693297	47		
		Summa aller Ausgaben A.			1163531	53		

Digitized by Google

Baurechnung der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn pro 1874. (Fortsetzung.)

pro 1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt I.						
101505	39	Technische Direction			57894	49	159400	28
1125086	32	Grundankauf			241963	50	1367050	22
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
		941374 17 Erd- und Planirarbeiten	1077625	39			2018999	56
		298627 18 Tunnels	749390	19			1048017	37
		418594 31 Brücken, Viaducte ꝛc.	373009	47			791604	18
		103216 38 Unterbau	322003	9			425219	47
		400772 28 Oberbau	858473	28			1259245	56
		18305 9 Straßen- und Wegübergänge	27007	59			45313	8
		32236 18 Bahnwartswohnungen, Wachthäuser . . .	62413	31			94649	49
		3010 53 Einfriedigung der Bahn	17952	7			20963	—
		6595 29 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	2049	31			8645	—
		14920 26 Verschiedenartige gemeinsame Baukosten . .	53175	31			68095	57
2237653	27				3543101	1		
		Anlage der Bahnhöfe:						
		7123 14 Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc. . . .	19011	18			26134	32
		13 39 Abzugscanäle, Senkgruben	11400	10			11413	49
		30564 23 Ausweicheovorrichtungen, Drehscheiben . . .	42804	44			73369	7
		2980 53 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	6850	22			9831	15
		181038 57 Dienstgebäude und deren Einrichtung . . .	269473	55			450512	52
		12 40 Bahnhofs-Einfriedigung	769	56			782	36
248218	39	26484 53 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	26010	16	376320	41	52495	9
14448	33	Einrichtung der Werkstätte			3932	49	18381	22
18728	21	Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			25435	43	44164	4
3	54	Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w. .			6880	36	6884	30
—	—	Provisorische Einrichtungen			196	43	196	43
—	—	Einrichtung der Gasbeleuchtung			6046	9	6046	9
3745645	5							
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874 . .			4261772	21	8007417	26
		„ „ „ B. „ I. der Vorjahre .			3745645	5		
		Summa aller Ausgaben B.			8007417	26		

Digitized by Google

Baurechnung der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn pro 1874. (Schluß)

pro 1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt II.						
152228	42	Anschaffung der Fahrapparate			389040	16		
986	52	Betriebseinrichtung			19465	52		
153215	34	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874 . . .			408506	8		
		„ „ „ B. „ II. der Vorjahre . .			153215	34		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II.			561721	42		
		Summa der Ausgaben A.			1163531	53		
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . .			8007417	26		
		„ „ „ B. Abschnitt II. . .			561721	42		
		Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874 . . .			9732671	1		
		Abgleichung.						
		Summa aller Einnahmen					10575571	43
		„ „ Ausgaben					9732671	1
		Activ-Rest . . .					842900	42

Digitized by Google

M 3.

Bau-Rechnung der Speyer-Rhein-Bahn pro 1874.

pro 1873 schon verrechnete Beträge.		Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874.				Eingegangene Beträge bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
—	—	Prioritäts-Anlehen			—	—	—	—
—	—	Zinsen von angelegten Capitalien			—	—	—	—
—	—	Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	—	—
—	—	Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien			15	—	15	—
10338	43	Unvorgesehene Einnahmen			601	46	10940	29
10338	43	Summa der Einnahmen pro 1874			616	46	10955	29
		„ „ „ des Vorjahres			10338	43		
		Summa aller Einnahmen bis 31. December 1874			10955	29		

		A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
			Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
—	—	Generalversammlung			—	—	—	—
6	1	Verwaltungsrath			—	—	6	1
634	46	Direction			12	—	646	46
—	—	Erhebungskosten für Einzahlungen			—	—	—	—
—	—	Verzinsung des Prioritäts-Anlehens			—	—	—	—
—	—	Steuern und Umlagen			—	—	—	—
6	—	Remisen für Auszahlungen			—	—	6	—
—	—	Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			10	—	10	—
8792	42	Unvorgesehene Directorial-Ausgaben			20780	42	29573	24
9439	29	Summa der Ausgaben A. pro 1874			20802	42	30242	11
		„ „ „ A. des Vorjahres			9439	29		
		Summa aller Ausgaben A.			30242	11		

Digitized by Google

Baurechnung der Speyer-Rhein-Bahn pro 1874. (Fortsetzung.)

pro 1873 schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt I.						
3456	56	Technische Direction			636	4	4093	—
42095	13	Grundankauf			4383	—	46478	13
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
		48430 55 Erd- und Planirarbeiten	3150	14			51581	9
		— — Tunnels	—	—			—	—
		30097 4 Brücken, Viaducte ꝛc.	2954	43			33051	47
		27971 23 Unterbau	263	9			28234	32
		69119 8 Oberbau	360	16			69479	24
		3405 9 Straßen- und Wegübergänge	362	8			3767	17
		2433 19 Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	1465	14			3898	33
		154 34 Einfriedigung der Bahn	13	42			168	16
		313 11 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains .	271	46			584	57
183866	22	1941 39 Verschiedenartige gemeinsame Baukosten . . .	473	3	9314	15	2414	42
		Anlage der Bahnhöfe:						
		1365 32 Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc. . . .	86	32			1452	4
		97 20 Abzugscanäle, Senkgruben	—	—			97	20
		5342 52 Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben . . .	—	—			5342	52
		1725 43 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	—	—			1725	43
		12271 32 Dienstgebäude und deren Einrichtung . . .	2779	51			15051	23
		15 13 Bahnhofs-Einfriedigung	653	42			668	55
20839	47	21 35 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	21	37	3541	42	43	12
—	—	Einrichtung der Werkstätte			—	—	—	—
—	—	Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			—	—	—	—
965	55	Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w. .			18	46	984	41
—	—	Provisorische Einrichtungen			—	—	—	—
—	—	Einrichtung der Gasbeleuchtung			339	43	339	43
138381	19	Ueberfahrtsanstalt am Rhein			8066	31	146447	50
10766	40	Anschaffung von Locomotiven			10766	40	21533	20
400372	12	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874 . . .			37066	41	437438	53
		„ „ „ B. „ I. des Vorjahres .			400372	12		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt I.			437438	53		

Digitized by Google

Baurechnung der Speyer-Rhein-Bahn pro 1874. (Schluß.)

pro 1873 schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt II.						
—	—	Anschaffung der Fahrapparate			—	—	—	—
1035	17	Betriebseinrichtung			300	35	1335	52
1035	17	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874 . . .			300	35	1335	52
		„ „ „ B. „ II. des Vorjahres .			1035	17		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II.			1335	52		
		Summa der Ausgaben A.			30242	11		
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . .			437438	53		
		„ „ „ B. Abschnitt II. . .			1335	52		
		Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874 . . .			469016	56		
		Abgleichung.						
		Summa aller Einnahmen					10955	29
		„ „ Ausgaben					469016	56
		Passiv-Rest . . .					458061	27

Digitized by Google

№ 4. Baurechnung der Pfälziſchen Maximiliansbahn pro 1874.

1873 und retro ſchon verrechnete Beträge.		Einnahmen.	Eingegangene Beiträge pro 1874.				Ueberträge aus der Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn.				Einnahmen bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.		Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
6775000	—	Actien-Capital			—	—			—	—	6775000	—
116221	22	Zinſen von angelegten Capitalien			—	—			30361	41	146583	3
256	40	Verzugszinſen vom Actien-Capital . . .			—	—			—	—	256	40
61859	37	Erlös aus entbehrlichen veräußerten Mobilien und Immobilien			—	—			225	27	62085	4
48925	—	Agio auf Wechſel und Geld			—	—			—	—	48925	—
2316	52	Unvorhergeſehene Einnahmen			51737	55			252	14	54307	1
26666	54	Rückvergütung vom Betrieb			—	—			—	—	26666	54
27205	7	Rückvergütung der Stadt Carlsruhe für Baukoſten der Eiſenbahnſchiffbrücke Maxau .			—	—			—	—	27205	7
91676	21	Zuſchuß kgl. bayer. Staatsregierung zum Bau der Winden-Bergzaberner Bahn . . .			—	—			—	—	91676	21
—	—	Prioritäts-Anlehen			301992	27			1500000	—	1801992	27
—	—	Agio auf Prioritäts-Anlehen			2264	57			—	—	2264	57
7150127	53	Summa der Einnahmen pro 1874 . . .			355995	19			1530839	22	9036962	34
		„ „ „ der Vorjahre . .			7150127	53						
		„ „ „ der Landau-Germersheimer Bahn			1530839	22						
		Summa aller Einnahmen bis 31. Decbr. 1874			9036962	34						

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Maximiliansbahn pro 1874. (Fortsetzung.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ueberträge aus der Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn.				Ausgaben bis 31. Decbr. 1874.	
			Partial.		Total.		Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
3597	22	Generalversammlung			—	—			—	—	3597	22
8275	18	Verwaltungsrath			—	—			769	43	9045	1
24139	46	Direction			49	18			3412	26	27601	30
95796	53	Erhebkosten für Einzahlungen			—	—			64806	17	160603	10
358652	18	Verzinsung des Actien-Capitals			—	—			—	—	358652	18
2990	37	Steuern und Umlagen			—	19			3	29	2994	25
1601	37	Kosten für Auszahlungen			6	—			142	24	1750	1
2380	17	Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			20	—			—	—	2400	17
—	—	Unvorgesehene Directorial-Ausgaben . . .			—	—			5	36	5	36
—	—	Verzinsung des 4½% Prioritäts-Anlehens			—	—			36988	14	36988	14
497434	8	Summa der Ausgaben A. pro 1874 . .			75	37			106128	9	603637	54
		" " " A. der Vorjahre .			497434	8						
		" " " A. der Landau-Germersheimer Bahn			106128	9						
		Summa aller Ausgaben A.			603637	54						
		B. Bau-Ausgaben.										
		Abschnitt I.										
87948	—	Technische Direction	—	—	257	31			15732	29	103938	—
1002560	23	Grundankauf	—	—	27443	6			263978	57	1293982	26
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:										
		739381 — Erd- und Planirarbeiten . .	1775	33			113118	59			854275	32
		325596 32 Brücken, Viaducte ꝛc. . . .	13047	34			77885	39			416529	45
		273073 14 Unterbau	166	6			35476	27			308715	47
		213485 39 Lieferung der Schwellen . . .	225	—			93406	26			307117	5
		993746 11 Oberbau	22405	41			249362	35			1265514	27
		42427 3 Straßen- und Wegübergänge .	136	2			7624	41			50187	46
		55862 46 Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	1199	41			12471	12			69533	39
		3822 22 Einfriedigung der Bahn . . .	—	—			253	25			4075	47
		3397 43 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	42	28			1875	49			5316	—
		12938 — Verschiedene gemeinsame Baukosten	27	53			12853	34			25819	27
2663730	30				39025	58			604328	47		
3754238	53	. . . . . Zu übertragen . .			66726	35			884040	13	4705005	41

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Maximiliansbahn pro 1874. (Fortsetzung.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ueberträge aus der Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn.				Ausgaben bis 31. Decbr. 1874	
			Partial.		Total.		Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
3754238	53	. . . . . Uebertrag . . .			66726	35			884040	13	4705005	41
		Anlage der Bahnhöfe:										
		24722 46 Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc.	3149	21			27407	7			55279	14
		3930 9 Abzugscanäle, Senkgruben . .	1661	28			1913	3			7504	40
		91389 27 Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben	2922	30			37584	45			131896	42
		16414 58 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen . . .	3	11			2081	48			18529	57
		422934 23 Dienstgebäude und deren Einrichtung	63636	43			166247	37			652818	43
		2288 18 Bahnhofs-Einfriedigung . . .	—	—			1846	26			4134	44
		71702 32 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	3452	26			14907	39			90062	37
633412	33				74825	39			251988	25		
28293	52	Einrichtung der Werkstätte			—	—			—	—	28293	52
25700	16	Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			—	—			2570	6	28270	22
30859	50	Regiebau			—	—			—	—	30859	50
17775	36	Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w.			542	58			3343	44	21662	18
2273	45	Provisorische Einrichtungen			16	59			7871	12	10161	56
126193	29	Festungsbau Landau			—	—			—	—	126193	29
17727	30	Einrichtung der Gasbeleuchtung . . .			2645	48			3736	1	24109	19
97877	44	Bau-Ausgaben in Neustadt für gemeinschaftliche Rechnung mit der Pfälzischen Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und der Neustadt-Dürkheimer Bahn			—	—			—	—	97877	44
108820	32	Ueberfahrtsanstalt am Rhein			—	—			—	—	108820	32
27840	—	Anschaffung von Locomotiven			—	—			—	—	27840	—
349852	46	Anlegung des zweiten Schienengeleises . .			—	—			—	—	349852	46
95193	20	Directorial-Gebäude			2852	20			—	—	98045	40
99870	48	Werkstättenbau Ludwigshafen			1217	46			—	—	101088	34
87362	6	Anlegung des zweiten Schienengeleises zwischen Winden und Weißenburg . . .			—	—			—	—	87362	6
5503293	—	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874			148828	5			1153549	41	6805670	46
		„ „ „ B. „ I. der Vorjahre			5503293	—						
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. der Landau-Germersheimer Bahn			1153549	41						
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt I. .			6805670	46						

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Maximiliansbahn pro 1874. (Schluß.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ueberträge aus der Baurechnung der Landau-Germersheimer Bahn. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. Decbr. 1874. Gulden.	kr.
		Abschnitt II.										
1503553	37	Anschaffung der Fahrapparate			43691	20			188575	7	1735820	4
37118	1	Betriebseinrichtung			1764	42			12030	57	50913	40
1540671	38	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874			45456	2			200606	4	1786733	44
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. der Vorjahre			1540671	38						
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. der Landau-Germersheimer Bahn			200606	4						
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II. .			1786733	44						
		Summa der Ausgaben A.			603637	54						
		„ „ „ B. Abschnitt I.			6805670	46						
		„ „ „ B. Abschnitt II.			1786733	44						
		Summa aller Ausgaben bis 31. Decbr. 1874			9196042	24						
		Abgleichung.										
		Summa aller Einnahmen									9036962	34
		„ „ Ausgaben									9196042	24
		Passiv-Rest . .									159079	50

Digitized by Google

№ 5. Baurechnung der Germersheim-Wörth-Lauterburger Bahn pro 1874.

Einnahmen.

	Eingegangene Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Eingegangene Beträge pro 1874. Total. Gulden.	kr.	Eingegangene Beträge bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Prioritäts-Anlehen			3699907	33	3699907	33
Zinsen von angelegten Capitalien			104147	16	104147	16
Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	—	—
Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien			209	28	209	28
Unvorhergesehene Einnahmen			—	—	—	—
Agio auf Prioritäts-Anlehen			27749	18	27749	18
Summa der Einnahmen pro 1874			3832013	35	3832013	35

A. Ausgaben.

	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Generalversammlung			—	—	—	—
Verwaltungsrath			958	16	958	16
Direction			1560	5	1560	5
Erhebungskosten für Einzahlungen			5196	15	5196	15
Verzinsung des Prioritäts-Anlehens			82019	25	82019	25
Steuern und Umlagen			—	—	—	—
Remisen für Auszahlungen			65	48	65	48
Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			—	—	—	—
Unvorhergesehene Directorial-Ausgaben			3357	36	3357	36
Summa der Ausgaben A. pro 1874			93157	25	93157	25

Digitized by Google

Baurechnung der Germersheim-Wörth-Lauterburger Bahn pro 1874. (Fortsetzung.)

B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Abschnitt I.						
Technische Direction			26360	47	26360	47
Grundankauf			248384	24	248384	24
Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
Erd- und Planirarbeiten	13647	3			13647	3
Brücken, Viaducte ꝛc.	83339	8			83339	8
Unterbau	36158	32			36158	32
Oberbau	11140	53			11140	53
Straßen- und Wegübergänge	184	22			184	22
Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	9466	7			9466	7
Einfriedigung der Bahn	15	—			15	—
Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	1464	16			1464	16
Verschiedenartige gemeinsame Baukosten	24935	35			24935	35
			180350	56		
Anlage der Bahnhöfe:						
Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc.	2097	48			2097	48
Abzugscanäle, Senkgruben	18	50			18	50
Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben	7059	57			7059	57
Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	—	—			—	—
Dienstgebäude und deren Einrichtung	4458	17			4458	17
Bahnhofs-Einfriedigung	1698	33			1698	33
Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	1969	51			1969	51
			17303	16		
Einrichtung der Werkstätte			17859	17	17859	17
Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			1913	13	1913	13
Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren ꝛc.			625	43	625	43
Provisorische Einrichtungen			98	21	98	21
Einrichtung der Gasbeleuchtung			2509	5	2509	5
Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874			495405	2	495405	2

Digitized by Google

Baurechnung der Germersheim-Wörth-Lauterburger Bahn pro 1874. (Schluß)

B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
	Partial.		Total.			
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Abschnitt II.						
Anschaffung der Fahrapparate			67770	—	67770	—
Betriebseinrichtung			209	11	209	11
Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874			67979	11	67979	11
Summa der Ausgaben A.			93157	25		
„ „ „ B. Abschnitt I.			495405	2		
„ „ „ B. Abschnitt II.			67979	11		
Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874			656541	38		
Abgleichung.						
Summa aller Einnahmen					3832013	35
„ „ Ausgaben					656541	38
Activ-Rest					3175471	57

Digitized by Google

№ 6. Baurechnung der Germersheim-Bruchsaler Bahn pro 1874.

Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874. Partial Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Eingegangene Beträge bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Prioritäts-Anlehen			1000000	—	1000000	—
Zinsen von angelegten Capitalien			122548	48	122548	48
Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	—	—
Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien			—	—	—	—
Unvorgesehene Einnahmen			—	—	—	—
Summa der Einnahmen pro 1874			1122548	48	1122548	48

A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Generalversammlung			—	—	—	—
Verwaltungsrath			—	—	—	—
Direction			636	53	636	53
Erhebungskosten für Einzahlungen			23027	36	23027	36
Verzinsung des Prioritäts-Anlehens			134334	—	134334	—
Steuern und Umlagen			—	—	—	—
Remisen für Auszahlungen			—	—	—	—
Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			—	—	—	—
Unvorgesehene Directorial-Ausgaben			—	—	—	—
Summa der Ausgaben A. pro 1874			157998	29	157998	29
B. Bau-Ausgaben.						
Abschnitt I.						
Technische Direction			3624	19	3624	19
Grundankauf			1469	1	1469	1
Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
Erd- und Planirarbeiten	2212	51			2212	51
Brücken, Viaducte ꝛc.	9108	33			9108	33
Unterbau	—	—			—	—
Oberbau	66497	51			66497	51
Straßen- und Wegübergänge	—	—			—	—
Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	—	—			—	—
Einfriedigung der Bahn	—	—			—	—
Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	—	—			—	—
Verschiedenartige gemeinsame Baukosten	34112	1	111931	16	34112	1
Transport			117024	36	117024	36

Digitized by Google

Baurechnung der Germersheim-Bruchsaler Bahn pro 1874. (Schluß.)

B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Transport . .			117024	36	117024	36
Anlage der Bahnhöfe:						
Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc.	60	31			60	31
Abzugscanäle, Senkgruben	—	—			—	—
Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben	1678	1			1678	1
Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	—	—			—	—
Dienstgebäude und deren Einrichtung	—	—			—	—
Bahnhofs-Einfriedigung	—	—			—	—
Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	—	—			—	—
			1738	32		
Einrichtung der Werkstätte			—	—	—	—
Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			—	—	—	—
Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w.			—	—	—	—
Provisorische Einrichtungen			—	—	—	—
Einrichtung der Gasbeleuchtung			—	—	—	—
Bau der festen Brücke mit anstoßender Fluthöffnung			8833	34	8833	34
Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874			127596	42	127596	42
Abschnitt II.						
Anschaffung der Fahrapparate			—	—	—	—
Betriebseinrichtung			—	—	—	—
Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874			—	—	—	—
Summa der Ausgaben A.			157998	29		
„ „ „ B. Abschnitt I.			127596	42		
„ „ „ B. Abschnitt II.			—	—		
Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874			285595	11		
Abgleichung.						
Summa aller Einnahmen					1122548	48
„ „ Ausgaben					285595	11
Activ-Rest . . .					836953	37

Digitized by Google

Nr. 7. Baurechnung der Pfälzischen Nordbahnen (alte Linien) pro 1874.

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874.				Eingegangene Beträge bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
10890000	—	Actien-Capital			—	—	10890000	—
284131	53	Zinsen von angelegten Capitalien			—	—	284131	53
102044	8	Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	102044	8
172657	21	Erlös aus entbehrlichen veräußerten Mobilien und Immobilien			1789	39	174447	—
13235	27	Unvorhergesehene Einnahmen			120	—	13355	27
2088	25	Rückvergütung vom Betrieb			—	—	2088	25
11464157	14	Summa der Einnahmen pro 1874			1909	39	11466066	53
		„ „ „ der Vorjahre			11464157	14		
		Summa aller Einnahmen bis 31. December 1874			11466066	53		

		A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
			Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
3795	43	Generalversammlung			—	—	3795	43
5906	5	Verwaltungsrath			—	—	5906	5
54404	32	Direction			18	30	54423	2
1976407	36	Erhebungskosten für Einzahlungen			—	—	1976407	36
1054626	13	Verzinsung des Actien-Capitals			50	—	1054676	13
4361	39	Steuern und Umlagen			—	—	4361	39
3229	6	Remisen für Auszahlungen			—	—	3229	6
5	—	Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			2	56	7	56
29	35	Unvorhergesehene Directorial-Ausgaben			—	—	29	35
3102765	29	Summa der Ausgaben A. pro 1874			71	26	3102836	55
		„ „ „ A. der Vorjahre			3102765	29		
		Summa aller Ausgaben A.			3102836	55		

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Nordbahnen (alte Linien) pro 1874. (Fortsetzung.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt I.						
175402	18	Technische Direction			—	—	175402	18
1596636	11	Grundankauf			5464	13	1602100	24
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
		1384458 16 Erd- und Planirarbeiten	—	—			1384458	16
		489124 38 Tunnels	—	—			489124	38
		899423 43 Brücken, Viaducte ꝛc.	—	—			899423	43
		514359 39 Unterbau	—	—			514359	39
		1170119 13 Oberbau	—	—			1170119	13
		66051 8 Straßen- und Wegübergänge	—	—			66051	8
		94431 5 Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	—	—			94431	5
		27060 49 Einfriedigung der Bahn	—	—			27060	49
		7666 41 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	—	—			7666	41
4708550	59	55855 47 Verschiedenartige gemeinsame Baukosten	—	—	—	—	55855	47
		Anlage der Bahnhöfe:						
		53668 43 Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc.	—	—			53668	43
		5986 — Abzugscanäle, Senkgruben	—	—			5986	—
		91674 — Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben	—	—			91674	—
		4900 23 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	—	—			4900	23
		423895 30 Dienstgebäude und deren Einrichtung	308	—			424203	30
		5064 29 Bahnhofs-Einfriedigung	—	—			5064	29
		75168 12 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	—	—			75168	12
731959	44	71602 27 Erweiterungen im Bahnhofe Kaiserslautern	—	—	308	—	71602	27
4929	42	Einrichtung der Werkstätte			—	—	4929	42
49322	30	Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			2293	16	51615	46
17168	52	Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w.			—	—	17168	52
875	23	Provisorische Einrichtungen			—	—	875	23
1652	27	Einrichtung der Gasbeleuchtung			—	—	1652	27
97877	44	Bau-Ausgaben in Neustadt für gemeinschaftliche Rechnung mit der Pfälzischen Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und der Neustadt-Dürkheimer Bahn			—	—	97877	44
208505	37	Steinbruchbetrieb für den Bau			—	—	208505	37
143939	42	Directorial-Gebäude			4312	57	148252	39
108431	7	Werkstättenbau Ludwigshafen			1322	8	109753	15
7845252	16	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874			13700	34	7858952	50
		„ „ „ B. „ I. der Vorjahre			7845252	16		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt I.			7858952	50		

Digitized by Google

Baurechnung der Pfälzischen Nordbahnen (alte Linien) pro 1874. (Schluß.)

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874.				Ausgaben bis 31. December 1874.	
			Partial.		Total.			
Gulden.	kr.		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
		Abschnitt II.						
801789	43	Anschaffung der Fahrapparate			—	—	801789	43
54329	18	Betriebseinrichtung			—	—	54329	18
856119	1	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874 . . .			—	—	856119	1
		„ „ „ B. Abschnitt II. der Vorjahre . .			856119	1		
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II.			856119	1		
		Summa der Ausgaben A.			3102836	55		
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . .			7858952	50		
		„ „ „ B. Abschnitt II. . .			856119	1		
		Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874 . . .			11817908	46		
		Abgleichung.						
		Summa aller Einnahmen					11466066	53
		„ „ Ausgaben					11817908	46
		Passiv-Rest . . .					351841	53

Digitized by Google

1873 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahmen.
Gulden.	kr.	
9452000	—	Prioritäts-Anlehen . . . . .
356171	45	Zinsen von angelegten Capitalien . . . . .
—	—	Stückzinsen vom Actien-Capital . . . . .
662	54	Erlös aus entbehrlichen veräußerten Mobilien und Immobilien . . . . .
78405	36	Unvorgesehene Einnahmen . . . . .
3069	1	Rückvergütung vom Betrieb . . . . .
9890309	16	Summa der Einnahmen für gemeinschaftliche Rechnung . . . . .
		„ „ „ a. für Linie Donnersberger Bahn . . . . .
		„ „ „ b. „ „ Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . . .
		„ „ „ c. „ „ Zellerthal-Bahn . . . . .
		„ „ „ d. „ „ Freinsheim-Frankenthaler Bahn . . . . .
		Summa der Einnahmen pro 1874 . . . . .
		„ „ „ der Vorjahre . . . . .
		Summa aller Einnahmen bis 31. December 1874 . . . . .

Nordbahnen (neue Linien) pro 1874.

Eingegangene Beträge pro 1874.										Bemerkungen.	Eingegangene Beträge bis 31. December 1874.	
Gemeinschaftliche.		a. Für Linie Bonnersberger Bahn.		b. Für Linie Dürkheim-Monsheimer Bahn.		c. Für Linie Zellerthal-Bahn.		d. Für Linie Freinsheim-Frankenthaler Bahn.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	9452000	—
2978	30	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	359150	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
—	—	102	30	494	2	—	—	864	59	. . . .	2124	25
—	—	46566	38	33835	24	—	—	3184	15	. . . .	161991	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	3069	1
2978	30	46669	8	34329	26	—	—	4049	14	. . . .	9978335	34
46669	8											
34329	26											
—	—											
4049	14											
88026	18											
9890309	16											
9978335	34											

Digitized by Google

1873 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	A. Ausgaben.
—	—	Generalversammlung . . . . .
5027	3	Verwaltungsrath . . . . .
21647	29	Direction . . . . .
155854	27	Erhebkosten für Einzahlungen . . . . .
793493	48	Verzinsung des Prioritäts-Anlehens . . . . .
851	29	Steuern und Umlagen . . . . .
1182	22	Remisen für Auszahlungen . . . . .
—	—	Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke . . . . .
11561	19	Unvorgesehene Directorial-Ausgaben . . . . .
989617	57	Summa der Ausgaben A. für gemeinschaftliche Rechnung . . . . .
		„ „ „ A. a. für Linie Donnersberger Bahn . . . . .
		„ „ „ A. b. „ „ Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . . .
		„ „ „ A. c. „ „ Zellerthal-Bahn . . . . .
		„ „ „ A. d. „ „ Freinsheim-Frankenthaler Bahn . . . . .
		Summa der Ausgaben A. pro 1874 . . . . .
		„ „ „ A. der Vorjahre . . . . .
		Summa aller Ausgaben A. . . . .
		B. Bau-Ausgaben.
		Abschnitt I.
188887	28	Technische Direction . . . . .
1173691	38	Grunderwerb . . . . .
		Erdbaukosten der eigentlichen Bahn:
		1578545 39 Erd- und Planirarbeiten . . . . .
		2791 06 Tunnels . . . . .
		1352393 45 Brücken, Viaducte ꝛc. . . . .
		592689 30 Unterbau . . . . .
		1062121 14 Oberbau . . . . .
		86119 25 Straßen- und Wegübergänge . . . . .
		102514 20 Bahnwartswohnungen, Wachthäuser . . . . .
		12922 52 Einfriedigung der Bahn . . . . .
		8304 19 Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains . . . . .
		174865 04 Verschiedene gemeinsame Baukosten . . . . .
4973267	14	
6335846	20	. . . . . Zu übertragen . . .

Digitized by Google

Nordbahnen (neue Linien) pro 1874. (Fortsetzung)

Ausbezahlte Beiträge pro 1874.										Bemerkungen.	Ausgaben bis 31. December 1874.	
Gemeinschaftliche.		a. Für Linie Donnersberger Bahn.		b. Für Linie Dürkheim-Monsheimer Bahn.		c. Für Linie Zeilerthal-Bahn.		d. Für Linie Freinsheim-Frankenthaler Bahn.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	5027	3
67	36	2309	24	303	15	1	—	377	14	. . . .	24705	58
7950	27	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	163804	54
289730	7	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	1083223	55
—	—	38	8	14	37	—	—	—	—	. . . .	904	14
—	—	—	—	786	21	—	—	—	—	. . . .	1968	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
27000	—	17169	23	—	—	—	—	—	—	. . . .	55730	42
324748	10	19516	55	1104	13	1	—	377	14	. . . .	1335365	29
19516	55											
1104	13											
1	—											
377	14											
345747	32											
989617	57											
1335365	29											
10	—	23625	9	2281	17	235	16	8161	58	. . . .	223201	8
—	—	65920	32	8735	49	780	32	23608	21	. . . .	1272736	52
—	—	297095	58	10972	35	1385	25	10799	26	. . . .	1898799	3
—	—	9421	42	—	—	—	—	—	—	. . . .	12212	48
—	—	301090	16	1973	45	1420	5	3419	48	. . . .	1660297	39
—	—	32014	38	4456	10	312	27	55962	52	. . . .	685435	37
—	—	120870	16	1876	15	—	—	42804	14	. . . .	1227671	59
—	—	17807	17	418	7	10	—	1985	13	. . . .	106340	2
—	—	14632	24	4967	58	217	32	3861	46	. . . .	126194	—
—	—	5423	11	149	24	179	57	117	36	. . . .	18793	—
—	—	334	30	472	44	1	45	419	7	. . . .	9532	25
—	—	22253	26	818	32	164	53	562	40	. . . .	198664	35
10	—	910489	19	37122	36	4707	52	151703	1	. . . .	7439879	8

Digitized by Google

1873 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	B. Bau-Ausgaben.
6335846	20	. . . . . Uebertrag . . .
		Anlage der Bahnhöfe.
		40183 7 Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc. . . . .
		4517 23 Abzugscanäle, Senkgruben . . . . .
		105118 49 Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben . . . . .
		14007 50 Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen . . . . .
		486660 30 Dienstgebäude und deren Einrichtung . . . . .
		478 34 Bahnhofs-Einfriedigung . . . . .
		86528 56 Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen . . . . .
		451581 46 Erweiterungen im Bahnhofe Kaiserslautern . . . . .
1189076	55	
35172	2	Einrichtung der Werkstätte . . . . .
13050	24	Reservefond für unvorhergesehene Bauausgaben . . . . .
14339	16	Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w. . . . .
13611	50	Provisorische Einrichtungen . . . . .
4874	38	Einrichtung der Gasbeleuchtung . . . . .
482	30	Anlegungskosten der Schleifbahn vom Bahnhof Frankenthal nach dem Canalhafen . . . .
68165	14	Steinbruch Königsbach . . . . .
7674619	9	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. für gemeinschaftliche Rechnung . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. a. für Linie Donnersberger Bahn . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. b. „ „ Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. c. „ „ Zellerthal-Bahn . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. d. „ „ Freinsheim-Frankenthaler Bahn . . . .
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874 . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. der Vorjahre . . . . .
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt I. . . . .

Digitized by Google

Nordbahnen (neue Linien) pro 1874. (Fortsetzung.)

Ausbezahlte Beträge pro 1874.										Bemerkungen.	Ausgaben bis 31. December 1874.	
Gemeinschaftliche.		a. Für Linie Donnersberger Bahn.		b. Für Linie Pirkheim-Monsheimer Bahn.		c. Für Linie Zellerthal-Bahn.		d. Für Linie Freinsheim-Frankenthaler Bahn.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
10	—	910489	19	37122	36	4707	52	151703	1	. . . .	7439879	8
—	—	13029	4	1101	18	—	—	1342	40	. . . .	55656	9
—	—	616	50	90	15	—	—	753	49	. . . .	5798	17
—	—	7963	25	374	27	—	—	342	4	. . . .	113798	45
—	—	3849	47	3595	13	—	—	37	37	. . . .	21490	27
—	—	53786	23	45933	24	219	26	19552	41	. . . .	606152	24
—	—	169	5	2107	49	—	—	28	6	. . . .	2783	34
—	—	18468	55	8312	40	21	49	2472	23	. . . .	115804	43
—	—	26342	47	—	—	—	—	—	—	. . . .	477924	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	35172	2
—	—	330	58	1177	50	—	—	—	—	. . . .	14559	12
—	—	1700	16	1255	22	—	—	—	—	. . . .	17294	54
—	—	—	—	116	47	84	36	—	—	. . . .	13813	13
—	—	—	—	10184	30	—	—	—	—	. . . .	15059	8
—	—	—	—	—	—	—	—	2533	35	. . . .	3016	5
—	—	—	—	26469	16	—	—	—	—	. . . .	94634	30
10	—	1036746	49	137841	27	5033	43	178765	56	. . . .	9033017	4
1036746	49											
137841	27											
5033	43											
178765	56											
1358397	55											
7674619	9											
9033017	4											

1873 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	B. Bau-Ausgaben.
		Abschnitt II.
785725	39	Anschaffung der Fahrapparate . . . . .
36331	53	Betriebseinrichtung . . . . .
822057	32	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. für gemeinschaftliche Rechnung . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. a. für Linie Donnersberger Bahn . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. b. für Linie Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. c. für Linie Zellerthal-Bahn . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. d. für Linie Freinsheim-Frankenthaler Bahn . . .
		Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874 . . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. der Vorjahre . . . . .
		Summa aller Ausgaben B. Abschnitt II. . . . .
		Summa der Ausgaben A. . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. . . . .
		Summa aller Ausgaben bis 31. Decbr. 1874 . . . . .

Digitized by Google

Nordbahnen (neue Linien) pro 1874. (Schluß.)

Ausbezahlte Beträge pro 1874.										Ausgaben bis 31. December 1874.	
Gemeinschaftliche.		a. Für Linie Bonnersberger Bahn.		b. Für Linie Dürkheim-Monsheimer Bahn.		c. Für Linie Zellerthal-Bahn.		d. Für Linie Freinsheim-Frankenthaler Bahn.		Bemerkungen.	
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	1634	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	787359	39
—	—	3238	29	3814	8	309	24	145	36	. . . .	43839	30
—	—	4872	29	3814	8	309	24	145	36	. . . .	831199	9
4872	29											
3814	8											
309	24											
145	36											
9141	37											
822057	32											
831199	9											
1335365	29											
9033017	4											
831199	9											
11199581	42											

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen	9978335	34
„ „ Ausgaben	11199581	42
Passiv-Rest . . .	1221246	8

Digitized by Google

№ 9. Baurechnung der Grünstadt-Eisenberger (Eisthal-) Bahn pro 1874.

Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	fr.	Eingegangene Beträge pro 1874. Total. Gulden.	fr.	Eingegangene Beträge bis 31. December 1874. Gulden.	fr.
Prioritäts-Anlehen			—	—	—	—
Zinsen von angelegten Capitalien			—	—	—	—
Stückzinsen vom Actien-Capital			—	—	—	—
Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien			—	—	—	—
Unvorhergesehene Einnahmen			953	46	953	46
Summa der Einnahmen pro 1874			953	46	953	46

A. Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	fr.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Total. Gulden.	fr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	fr.
Generalversammlung			—	—	—	—
Verwaltungsrath			6	6	6	6
Direction			521	33	521	33
Erhebungskosten für Einzahlungen			—	—	—	—
Verzinsung des Prioritäts-Anlehens			—	—	—	—
Steuern und Umlagen			—	—	—	—
Remisen für Auszahlungen			42	—	42	—
Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke			—	—	—	—
Unvorhergesehene Directorial-Ausgaben			4830	55	4830	55
Summa der Ausgaben A. pro 1874			5400	34	5400	34

Digitized by Google

Baurechnung der Grünstadt-Eisenberger (Eisthal-) Bahn pro 1874. (Fortsetzung.)

B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Abschnitt I.						
Technische Direction			10578	24	10578	24
Grundankauf			99166	3	99166	3
Erbaukosten der eigentlichen Bahn:						
Erd- und Planirarbeiten	1270	50			1270	50
Tunnels	—	—			—	—
Brücken, Viaducte ꝛc.	1266	54			1266	54
Unterbau	145	33			145	33
Oberbau	101979	51			101979	51
Straßen- und Wegübergänge	—	—			—	—
Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	42	—			42	—
Einfriedigung der Bahn	—	—			—	—
Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	—	—			—	—
Verschiedenartige gemeinsame Baukosten	8459	1			8459	1
			113164	9		
Anlage der Bahnhöfe:						
Pflasterungsarbeiten, Weganlagen ꝛc.	3406	42			3406	42
Abzugscanäle, Senkgruben	—	—			—	—
Ausweichevorrichtungen, Drehscheiben	1827	39			1827	39
Wasserreservoir, Pumpen, hydraulische Krahnen	—	—			—	—
Dienstgebäude und deren Einrichtung	182	29			182	29
Bahnhofs-Einfriedigung	27	—			27	—
Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen	16	15			16	15
			5460	5		
Einrichtung der Werkstätte			—	—	—	—
Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben			—	—	—	—
Elektrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren ꝛc.			—	—	—	—
Provisorische Einrichtungen			—	—	—	—
Einrichtung der Gasbeleuchtung			156	35	156	35
Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1874			228525	16	228525	16

Digitized by Google

Baurechnung der Grünstadt-Eisenberger (Eisthal-) Bahn pro 1874. (Schluß.)

B. Bau-Ausgaben.	Ausbezahlte Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Ausgaben bis 31. December 1874. Gulden.	kr.
Abschnitt II.						
Anschaffung der Fahrapparate			—	—	—	—
Betriebseinrichtung			—	—	—	—
Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1874			—	—	—	—
Summa der Ausgaben A.			5400	34		
„ „ „ B. Abschnitt I.			228525	16		
„ „ „ B. Abschnitt II.			—	—		
Summa aller Ausgaben bis 31. December 1874			233925	50		
Abgleichung.						
Summa aller Einnahmen					953	46
„ „ Ausgaben					233925	50
Passiv-Rest					232972	4

Digitized by Google

№ 10. **Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874.**

Betriebs-Einnahmen.	Eingegangene Beträge pro 1874. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.
Fahrtaxen:				
Personen 1597900 46				
Gepäck incl. Lagergebühren und Equipagen . . . 84595 29				
	1682496	15		
Vieh	57031	11		
Frachtgüter	2991461	5		
Steinkohlen	1964822	28		
Postbeförderung	17529	—		
			6713339	59
Miethertrag von Gebäuden und Wohnungen	—	—	8868	30
Pachtertrag von Grundstücken und Lagerplätzen:				
Erlös aus Crescenzen und verpachteten Ackerstücken	9579	29		
„ „ verpachteten Lagerplätzen	27965	34		
			37545	3
Erlös von veräußerten Mobilien	—	—	188810	34
Zufällige Einnahmen:				
Revisions-Nachzahlungen	—	—		
Erlös von verkauften Impressen	—	—		
Rückerstattung für Werkstätte-Arbeiten und Material-Abgabe	13538	19		
Vergütung von Eisenbahn-Gesellschaften für die Benützung von Locomotiven und Wagen	104964	14		
Verschiedene Einnahmen	8355	30		
			126858	3
Zinsen der Bestände	—	—	36873	29
Summa der Einnahmen . . .	—	—	7112295	38

Digitized by Google

Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874. (Fortsetzung.)

Betriebs-Ausgaben.	Ausgaben pro 1874.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Cap. I. Allgemeine Verwaltung.						
§ 1. General-Versammlung, Verwaltungsrath, Ausschuß .	—	—	11114	18		
§ 2. Direction.						
Tit. 1. Besoldungen und Functionsbezüge	103120	30				
„ 2. Miethzins für Bureaulocale	—	—				
„ 3. Ergänzung und Unterhaltung des Directorial-Inventars	2737	48				
„ 4. Bedürfnisse aller Art, als: Porti, Schreib- und Zeichenmaterial, Beheizung, Beleuchtung ꝛc. . .	9743	13				
„ 5. Drucksachen, Buchbinderarbeit, Inserate . . .	19285	—				
„ 6. Zuschuß zur Lebensversicherungs-Anstalt und Honorar für den Bahnarzt	1100	—				
			135986	31		
§ 3. Besondere Ausgaben.						
Tit. 1. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers . . .	119576	21				
„ 2. Kosten für Eisenbahnverbände ꝛc.	2291	55				
„ 3. Zinsen von Cautionen	1532	27				
„ 4. Gerichts- und Beeidigungskosten	796	30				
„ 5. Prämien und Unterstützungen des Personals . .	2530	—				
„ 6. Beitrag zum Pensionsfond	1638	21				
„ 7. Unvorgesehene Ausgaben	545	49				
			128911	23		
Cap. II. Bahn-Verwaltung.					276012	12
§ 1. Besoldungen und Functionsbezüge.						
Tit. 1. Ober- und Bezirks-Ingenieure, Telegraph-Beamten, Bahnmeister	49185	39				
„ 2. Bahnhofverwalter, Aufseher und Portiers . . .	107533	15				
„ 3. Bahn- und Weichenwärter, Vorarbeiter, Ersatzmänner	473645	26				
„ 4. Nachtwache zum Schutze der Bahnhöfe	3054	20				
„ 5. Nachtgebühren und Nachtlohn	24892	32				
			658311	12		
§ 2. Uniformirung des Personals	—	—	28741	41		
§ 3. Unterhaltung der Bahn und Zubehör.						
Tit. 1. Regulirlöhne	126601	22				
„ 2. Oberbau-Materialien aller Art zur Unterhaltung der Geleise; Oel zum Schmieren der Drehscheiben, Ausweichen ꝛc., Bahnreparaturen aller Art ꝛc. .	81204	14				
„ 3. Geräthschaften	1976	47				
Zu übertragen . . .	209782	23	687052	53	276012	12

Digitized by Google

Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874. (Fortsetzung.)

Betriebs-Ausgaben.	Ausgaben pro 1874.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Uebertrag . . .	209782	23	687052	53	276012	12
Tit. 4. Unterhaltung der Gebäude aller Art . . .	53734	33				
„ 5. Unterhaltung des Telegraphen, sowie Signal-Laternen, Gasleitungen ꝛc.	12611	58				
			276128	54		
§ 4. Erneuerung des Oberbaues, resp. Schienen, Schwellen ꝛc.	—	—	594403	52		
§ 5. Außerordentliche Ausgaben für Erweiterung.						
Tit. 1. Der Bahn	4176	16				
„ 2. Der Gebäude	3784	9				
			7960	25		
§ 6. Ergänzung und Unterhaltung des Inventars.						
Tit. 1. Neue Inventarstücke	13027	49				
„ 2. Reparaturen	13589	25				
			26617	14		
§ 7. Besondere Ausgaben.						
Tit. 1. Steuern und Umlagen	26495	22				
„ 2. Feuerversicherung der Gebäude	3374	38				
„ 3. Gasbeleuchtung	64379	7				
„ 4. Prämien des Personals	2638	5				
„ 5. Beitrag zum Pensionsfond	11278	30				
„ 6. Kosten auf Verpachtung von Grundstücken ꝛc. .	542	28				
„ 7. Culturkosten	4945	56				
„ 8. Sonstige besondere Ausgaben	14023	59				
			127678	5		
					1719841	23
Cap. III. Transport-Verwaltung.						
§ 1. Besoldungen und Functionsbezüge.						
Tit. 1. Güter- und Personen-Expedition, Material-Verwaltung ꝛc.	249942	57				
„ 2. Werkstätte-Personal	40570	42				
„ 3. Locomotivführer	87633	20				
„ 4. Locomotivführer-Lehrlinge	8708	20				
„ 5. Heizer	48204	10				
„ 6. Zugführer	53853	24				
„ 7. Schaffner	45330	5				
„ 8. Wagenaufseher, Wagenwärter, Bremser . . .	91639	8				
„ 9. Fahrdiäten	158758	37				
„ 10. Uebernachtgebühren	65504	33				
Zu übertragen . . .	850145	16	—	—	1995853	35

Digitized by Google

Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874. (Fortsetzung.)

Betriebs-Ausgaben.	Ausgaben pro 1874.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Uebertrag . . .	850145	16	—	—	1995853	35
Tit. 11. Umzugsgebühren	340	—				
„ 12. Gratifikation für Locomotivführer und Heizer .	12912	48				
„ 13. Verwendung von Arbeitern zum Fahrdienst . .	29586	26				
	892984	30				
Hievon ab: Rückersätze von Donnersberger Bahn und Consf.	79454	44				
			813529	46		
§ 2. Uniformirung des Personals	—	—	35547	42		
§ 3. Löhne der Arbeiter für Transportdienst und Bahnhöfe	—	—	196159	1		
§ 4. Kosten der Locomotive.						
Tit. 1. Feuerung	580029	51				
„ 2. Schmieren	31202	14				
„ 3. Reinigen	51504	40				
„ 4. Reparatur	186594	—				
			849330	45		
§ 5. Kosten der Transportwagen.						
Tit. 1. Beleuchtung und Wärmen	21435	44				
„ 2. Schmieren	21631	6				
„ 3. Reinigen	9182	10				
„ 4. Reparatur	161403	40				
			213652	40		
§ 6. Verschiedene Materialien und Leistungen.						
Tit. 1. Verschiedene Materialien für Beheizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe	85878	2				
„ 2. Pumpen des Speisewassers	15077	56				
„ 3. Verschiedene Arbeiten und Leistungen für die Werkstätte	29740	—				
„ 4. Dampfschiebbühne, Dampfkrahnen	6029	30				
			136725	28		
§ 7. Ergänzung und Unterhaltung des Werkstätte-Inventars.						
Tit. 1. Anschaffung von Inventargegenständen	2673	34				
„ 2. Reparaturen	27652	25				
			30325	59		
§ 8. Versicherung des Fahrmaterials, der Bahnzüge, der Waaren in den Güterschuppen ꝛc. gegen Feuer und sonstige Beschädigung	—	—	12000	—		
§ 9. Besondere Ausgaben.						
Til. 1. Drucksachen, Buchbinderarbeit, Inserate, Schreibmaterialien	76150	51				
„ 2. Vergütung von Meilengeldern für fremde Locomotiven und Wagen	—	—				
Zu übertragen . . .	76150	51	2287271	21	1995853	35

Digitized by Google

Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874. (Fortsetzung.)

Betriebs-Ausgaben.	Ausgaben pro 1874.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Uebertrag . . .	76150	51	2287271	21	1995853	35
Tit. 3. Vergütung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für Antheil der Betriebskosten:						
a. der Station Neunkirchen	32475	22				
b. „ „ Münster a. Stein . . .	13912	29				
„ 4. Vergütung an die Kaiserl. Reichsbahnen:						
a. für Benützung des Bahnhofs Weißenburg	60941	58				
b. für die Bahnstrecke Weißenburg bis zur bayerischen Grenze	11597	34				
„ 5. Schadenersatz und Restitutionen aller Art . . .	39269	58				
„ 6. Prämien des Personals	1904	35				
„ 7. Beitrag zum Pensionsfond	14228	9				
„ 8. Sonstige unvorhergesehene Ausgaben	876	23				
			251357	19	2538628	40
Cap. IV. Brückenbetrieb in Maximiliansau.						
§ 1. Fahrdienst.						
Tit. 1. Personal	3529	7				
„ 2. Maschinenkosten	5535	31				
			9064	38		
§ 2. Brückendienst.						
Tit. 1. Personal zur Bedienung der Brücke	5876	10				
„ 2. Unterhaltung der Brücke	9083	34				
„ 3. Kosten der Dienstlocalitäten	2333	14				
			17292	58		
§ 3. Brückengelderhebung bei der Straßenbrücke	—	—	572	18		
					26929	54
Cap. V. Brückenbetrieb in Ludwigshafen.						
§ 1. Unterhaltung des Unterbaues.						
Tit. 1. Personal und Bedienung	—	—				
„ 2. Unterhaltung der Brücke	161	39				
			161	39		
§ 2. Unterhaltung des Oberbaues.						
Tit. 1. Personal zur Bedienung und Ueberwachung der Brücke	764	52				
„ 2. Unterhaltung der Brücke	4854	—				
			5618	52		
§ 3. Brückengelderhebung.						
Tit. 1. Besoldungen und Functionsbezüge	3095	20				
„ 2. Bureaukosten	889	28				
„ 3. Kosten der Dienstlocalitäten	7	10				
			3991	58		
					9772	29
Zu übertragen . . .	—	—	—	—	4571184	38

Digitized by Google

Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1874. (Schluß.)

Betriebs-Ausgaben.	Ausgaben pro 1874.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Uebertrag . . .					4571184	38
Cap. VI. Brückenbetrieb in Speyer.						
§ 1. Fahrdienst.						
Tit. 1. Personal	1660	26				
„ 2. Maschinenkosten	5299	—				
§ 2. Brückendienst.			6959	26		
Tit. 1. Personal zur Bedienung der Brücke	4083	14				
„ 2. Unterhaltung der Brücke	325	26				
„ 3. Kosten der Dienstlocalitäten	—	—				
			4408	40		
§ 3. Brückengelderhebung bei der Straßenbrücke			573	30		
					11941	36
Cap. VII. Verzinsung und Amortisation.						
§ 1. Actiencapital.						
Tit. 1. der Ludwigsbahn	469780	—				
„ 2. der Maximiliansbahn	305842	30				
„ 3. der Nordbahnen	436050	—				
			1211672	30		
§ 2. Prioritätscapital.						
A. der Ludwigsbahn.						
Tit. 1. 5 % Prioritätscapital	98230	—				
„ 2. 4 ½ % Prioritätscapital vom Jahre 1858 . .	35016	45				
„ 3. 4 ½ % Prioritätscapital vom Jahre 1872 . .	160132	30				
„ 4. 4 % convertirtes Prioritätscapital	108696	—				
„ 5. 4 % Prioritätscapital	196230	—				
			598305	15		
B. der Maximiliansbahn.						
„ 6. 4 ½ % Prioritätscapital			74330	50		
C. der Nordbahnen.						
„ 7. 5 % resp. 4 ½ % Prioritätscapital der Zellerthalbahn	25622	50				
„ 8. 5 % resp. 4 ½ % Prioritätscapital der Dürkheim-Monsheimer Bahn	125784	48				
			151407	38		
§ 3. Amortisation.						
Tit. 1. 5 % Prioritätsobligationen	7000	—				
„ 2. 4 ½ % Prioritätsobligationen	5800	—				
„ 3. 4 % convertirte Prioritätsobligationen	36400	—				
„ 4. 4 % Prioritätsobligationen	25900	—				
			75100	—	2110816	13
Abgleichung.					6693942	27
Summa der Einnahmen			7112295	38		
Summa der Ausgaben			6693942	27		
Activrest . . .			418353	11		

Digitized by Google

№ 11. Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebs der Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1874.

I. Allgemeine Ergebnisse.

1) Bahnlängen:

Ludwigsbahn.	Von der preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur hessischen Grenze bei Worms	16,86 Meilen.	
	Homburg-Zweibrücken	1,48 „	
	Schwarzenacker-St. Ingbert	2,75 „	
	Schifferstadt-Speyer	1,23 „	
	Speyer-Germersheim	1,83 „	
	Brückenbahn bei Speyer (Pfälzischer Antheil)	0,46 „	
	Brückenbahn bei Ludwigshafen (Pfälzischer Antheil)	0,25 „	
	Landau-Annweiler	2,00 „	
	Summa der Ludwigsbahn		26,86 Meilen.
Maximiliansbahn.	Neustadt-Weißenburg	6,92 Meilen.	
	Winden-Maximiliansau	2,18 „	
	Winden-Bergzabern	1,35 „	
	Landau-Germersheim	2,79 „	
	Summa der Maximiliansbahn		12,64 „
Nordbahnen.	Landstuhl-Kusel	3,88 Meilen.	
	Alsenzbahn (Hochspeyer-Münster a. Stein)	6,56 „	
	Langmeil-Marnheim	1,89 „	
	Marnheim-Kirchheimbolanden	0,72 „	
	Kirchheimbolanden-Hessische Grenze bei Morschheim	0,83 „	
	Marnheim-Wachenheim-Mölsheim-Grenze	1,30 „	
	Neustadt-Dürkheim	2,10 „	
	Dürkheim-Grünstadt	2,00 „	
	Grünstadt-Hohenfülzen-Grenze	0,95 „	
	Summa der Nordbahnen		20,23 „
	Total		59,73 Meilen.

Nachbezeichnete Strecken sind dem Betriebe übergeben worden:

Kirchheimbolanden-Morschheim-Grenze am 31. December 1873 = 365 Tage und einer Länge von . . . . . 0,83 Meilen,

Marnheim-Kirchheimbolanden am 18. Juli 1874 = 167 Tage und einer Länge von . . . . . 0,72 „

Landau-Annweiler am 12. September 1874 = 112 Tage und einer Länge von . 2,00 „

Zusammen . . . . 3,55 Meilen,

was eine durchschnittliche Betriebslänge für

Kirchheimbolanden-Morschheim-Grenze mit	. .	0,83 „
Marnheim-Kirchheimbolanden	„ . .	0,33 „
Landau-Annweiler	„ . .	0,61 „
Zusammen	. . .	1,77 „

ergibt. Es gehen daher zur Richtigstellung der eigentlichen Betriebslänge für die statistische Berechnung ab . . . . . 1,78 „

verbleibt sohin pro 1874 eine durchschnittliche Betriebslänge von . . . . . 57,95 Meilen.

Digitized by Google

2) Betriebszeit:			
Vom 1. Januar 1874 bis 31. December 1874			365 Tage.
3) Zurückgelegte Locomotiv- resp. Nutzmeilen			
a. mit Personenzügen	244,928,04 Meilen.		
b. mit Güter- und Kohlenzügen	354,817,92 „		
Zusammen			599,745,96 Meilen.
4) Brutto-Einnahmen	fl. 7,112,295. 38 kr.		
5) Brutto-Ausgaben	fl. 4,583,126. 14 kr.		
6) Rein-Ertrag		fl. 2,529,169. 24 kr.	
7) Die Betriebs-Ausgaben betragen von der Brutto-Einnahme	64,44 pCt.		
8) Rein-Ertrag per Bahnmeile		fl. 43,644. — kr.	
9) Rein-Ertrag per Nutzmeile		fl. 4. 13 kr.	
10) Rein-Ertrag per Tag		fl. 6,929. 14 kr.	
11) Rein-Ertrag per Bahnmeile und Tag		fl. 119. 34 kr.	

II. Einnahmen.

12) Die Brutto-Einnahme zerfällt in folgende Posten:

Capitel I. Fahrtaxen.

a. Personen	fl. 1,615,429. 46 kr.	
b. Reisegepäck incl. Lagergebühren und Equipagen	fl. 84,595. 29 kr.	
c. Vieh	fl. 57,031. 11 kr.	
d. Frachtgüter	fl. 2,875,566. 13 kr.	
e. Steintransport	fl. 115,894. 52 kr.	
f. Kohlen und Coaks	fl. 1,964,822. 28 kr.	
Zusammen		fl. 6,713,339. 59 kr.
Capitel II. Mietherlrag von Gebäuden, Wohnungen etc.		fl. 8,868. 30 kr.
Capitel III. Pachterlrag von Gräsereien, Grundstücken, Lagerplätzen etc.		fl. 37,545. 3 kr.
Capitel IV. Erlös aus veräußerten Mobilien		fl. 188,810. 34 kr.
Capitel V. Zufällige Betriebs-Einnahmen		fl. 126,858. 3 kr.
Capitel VI. Zinsen der Bestände		fl. 36,873. 29 kr.
Summa aller Betriebs-Einnahmen		fl. 7,112,295. 38 kr.

Die Brutto-Einnahme ergibt einen Durchschnitt

13) per Tag von	fl. 19,485. 44 kr.
14) per Bahnmeile von	fl. 122,731. 35 kr.
15) per Tag und Meile von	fl. 336. 15 kr.
16) per Nutzmeile von	fl. 11. 51 kr.

Die Brutto-Einnahme beträgt nach Procenten:

17) vom Personentransport incl. Gepäck, Vieh	24,70 pCt.
18) vom Gütertransport	42,06 „
19) vom Kohlen- und Coakstransport	27,03 „
20) von anderen Quellen	5,61 „
Zusammen	100,00 pCt.

Digitized by Google

III. Ausgaben.

21) Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:

A. Allgemeine Verwaltung	fl. 276,012. 12 kr.	
B. Bahn-Verwaltung	fl. 1,719,841. 23 kr.	
C. Transport-Verwaltung incl. Brückenbetrieb	fl. 2,587,272. 39 kr.	
Summa aller Betriebs-Ausgaben	fl. 4,583,126. 14 kr.	

Die Betriebs-Ausgaben ergeben einen Durchschnitt:

22) per Tag von	fl.	12,556. 31 kr.
23) per Bahnmeile von	fl.	79,087. 36 kr.
24) per Tag und Meile von	fl.	216. 41 kr.
25) per Nutzmeile von	fl.	7. 38 kr.

Die Betriebs-Ausgaben vertheilen sich auf die drei Hauptrubriken, nach Procenten berechnet, wie folgt:

26) A. Allgemeine Verwaltung	6,02 pCt.	
27) B. Bahn-Verwaltung	37,53 „	
28) C. Transport-Verwaltung	56,45 „	
Zusammen	100,00 pCt.	

IV. Transport-Ergebnisse.

A. Personen-Transport.

29) Es sind transportirt worden:

mit einfachen Billeten		
in Schnellzügen		
Personen in 1. Classe	6,118 Personen,	
„ „ 2. „	90,537 „	
in gewöhnlichen Zügen		
Personen in 1. Classe	3,981 „	
„ „ 2. „	165,010 „	
„ „ 3. „	1,198,863 „	
mit Retourbilleten		
Personen in 1. Classe	7,398 „	
„ „ 2. „	495,084 „	
„ „ 3. „	2,077,538 „	
Militär	223,646 „	
Im Ganzen		4,268,175 Personen.

30) Ertrag des Personentransportes:

mit einfachen Billeten		
in Schnellzügen		
in 1. Classe	fl. 23,323. 54 kr.	
in 2. „	fl. 138,601. 56 kr.	
in gewöhnlichen Zügen		
in 1. Classe	fl. 9,729. 44 kr.	
in 2. „	fl. 140,248. 57 kr.	
in 3. „	fl. 429,442. 13 kr.	
mit Retourbilleten		
in 1. Classe	fl. 11,411. 26 kr.	
in 2. „	fl. 247,972. 12 kr.	
in 3. „	fl. 560,599. 31 kr.	
Militär	fl. 54,099. 53 kr.	
Summa des Ertrages		fl. 1,615,429. 46 kr.

Digitized by Google

31) Die Personenzahl vertheilt sich auf die Wagenclassen nach Procenten:

bei einfachen Billeten	
in Schnellzügen	
auf 1. Classe	00,14 pCt.
auf 2. „	02,12 „
in gewöhnlichen Zügen	
auf 1. Classe	00,09 „
auf 2. „	03,87 „
auf 3. „	28,09 „
bei Retourbilleten	
auf 1. Classe	00,17 „
auf 2. „	11,60 „
auf 3. „	48,85 „
Militär	05,24 „
Summa	100,00 pCt.

32) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei einfachen Billeten	
in Schnellzügen	
auf 1. Classe	00,15 pCt.
auf 2. „	02,24 „
in gewöhnlichen Zügen	
auf 1. Classe	00,10 „
auf 2. „	04,08 „
auf 3. „	29,64 „
bei Retourbilleten	
auf 1. Classe	00,18 „
auf 2. „	12,24 „
auf 3. „	51,37 „
Summa	100,00 pCt.

33) Der Ertrag vertheilt sich auf die Wagenclassen nach Procenten:

bei einfachen Billeten	
in Schnellzügen	
auf 1. Classe	01,45 pCt.
auf 2. „	08,58 „
in gewöhnlichen Zügen	
auf 1. Classe	00,60 „
auf 2. „	08,08 „
auf 3. „	26,58 „
bei Retourbilleten	
auf 1. Classe	00,71 „
auf 2. „	15,35 „
auf 3. „	34,70 „
Militär	03,33 „
Summa	100,00 pCt.

Digitized by Google

34) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei einfachen Billeten	
in Schnellzügen	
auf 1. Classe	01,49 pCt.
auf 2. „	08,98 „
in gewöhnlichen Zügen	
auf 1. Classe	00,62 „
auf 2. „	08,98 „
auf 3. „	27,51 „
bei Retourbilleten	
auf 1. Classe	00,73 „
auf 2. „	15,88 „
auf 3. „	35,91 „
Summa	100,00 pCt.

35) Auf einen Tag kommen:

bei einfachen Billeten		
in Schnellzügen		
Personen 1. Classe	17	Personen,
„ 2. „	248	„
in gewöhnlichen Zügen		
Personen 1. Classe	11	„
„ 2. „	452	„
„ 3. „	3285	„
bei Retourbilleten		
Personen 1. Classe	20	„
„ 2. „	1356	„
„ 3. „	5692	„
Militär	613	„
Summa		11,694 Personen.

36) Ein Tag hat ertragen:

bei einfachen Billeten			
in Schnellzügen			
in 1. Classe	fl.	63.	54 kr.
in 2. „	fl.	379.	44 kr.
in gewöhnlichen Zügen			
in 1. Classe	fl.	26.	39 kr.
in 2. „	fl.	384.	15 kr.
in 3. „	fl.	1,176.	33 kr.
bei Retourbilleten			
in 1. Classe	fl.	31.	16 kr.
in 2. „	fl.	679.	23 kr.
in 3. „	fl.	1,535.	53 kr.
Militär	fl.	148.	13 kr.
Im Ganzen	fl.	4,425.	50 kr.

Digitized by Google

37) Eine Person hat ertragen:

bei einfachen Billeten		
in Schnellzügen		
in 1. Classe	fl. 3. 48,72	kr.
in 2. „	fl. 1. 31,66	kr.
in gewöhnlichen Zügen		
in 1. Classe	fl. 2. 26,64	kr.
in 2. „	fl. —. 51,00	kr.
in 3. „	fl. —. 21,48	kr.
bei Retourbilleten		
in 1. Classe	fl. 1. 32,58	kr.
in 2. „	fl. —. 30,06	kr.
in 3. „	fl. —. 16,16	kr.
Militär	fl. —. 14,82	kr.
Im Ganzen	fl. —. 22,71	kr.

38) An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:

bei einfachen Billeten		
mit Schnellzügen		
jede Person in 1. Classe	9,87	Meilen,
„ „ in 2. „	5,47	„
mit gewöhnlichen Zügen		
jede Person in 1. Classe	6,98	„
„ „ in 2. „	3,66	„
„ „ in 3. „	2,41	„
bei Retourbilleten		
jede Person in 1. Classe	5,84	„
„ „ in 2. „	2,98	„
„ „ in 3. „	2,42	„
Jede Person in allen Classen zusammen	2,61	Meilen.

39) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jede Person . . . . . 8,70 kr.

40) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . . . 182,429 Personen,
oder von der ganzen Frequenz . . . . . 4,51 pCt.
Personenmeilen . . . . . 10,571,755.

B. Güter-Transport.

41) Es sind transportirt worden:

Güter in Stückgutclasse	Ctr. 4,299,054. 7	Pfd.
Güter in Wagenladungsclassen	„ 32,305,368. 4	„
Eilgüter	„ 375,127. 9	„
Zusammen	Ctr. 36,979,551. —	Pfd.

42) Diese ertrugen an Fracht:

Stückgutclasse	fl. 643,196. 14	kr.
in Wagenladungsclassen	fl. 2,193,146. 48	kr.
Eilgüter	fl. 123,075. 4	kr.
Zusammen	fl. 2,959,418. 6	kr.

Digitized by Google

43) Gesammtertrag des Gütertransportes:

a. Fracht	fl. 2,959,418. 6 kr.	
b. Provision für Nachnahme	fl. 22,006. 57 kr.	
c. Versicherungstaxen	fl. 10,036. 2 kr.	
Zusammen		fl. 2,991,461. 5 kr.

44) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gut:

in Stückgutclasse	8,98 kr.
in Wagenladungsclassen	4,07 kr.
Eilgüter	19,69 kr.
In allen Classen zusammen	4,80 kr.

45) An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gut:

in Stückgutclasse	7,24 Meilen.
in Wagenladungsclassen	8,19 „
Eilgüter	7,00 „
In allen Classen zusammen	8,07 Meilen.

46) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gut	0,80 kr.
47) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	5,148,094 Centner,
oder Procent des ganzen Verkehrs	13,92 pCt.
Güter-Centner-Meilen	298,332,019 Meilen.

C. Kohlen-Transport.

48) Es sind transportirt worden:	
Kohlen und Coaks	21,986,144 Centner.
49) Diese haben ertragen	fl. 1,964,822. 28 kr.
50) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Kohlen	05,36 kr.
51) An Meilen hat im Durchschnitt durchfahren jeder Centner Kohlen	13,68 Meilen.
52) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Kohlen	0,39 kr.
53) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	5,190,855 Centner,
oder Procent vom ganzen Verkehr	23,61 pCt.
Kohlen-Centner-Meilen	300,810,067 Meilen.

D. Gepäck-Transport.

54) Es sind transportirt worden:	
Gepäck	Ctr. 134,021. 4 Pfd.
55) Diese haben ertragen	fl. 84,595. 29 kr.
56) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gepäck	37,87 kr.
57) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gepäck	7,35 kr.
58) An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gepäck	5,15 Meilen.
59) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	11,910 Centner,
oder Procent des ganzen Verkehrs	8,89 pCt.
Gepäck-Centner-Meilen	690,210,21 Meilen.

Digitized by Google

E. Vieh-Transport.

60) Es sind transportirt worden:

Pferde	3,527	Stück.
Ochsen und Stiere	4,929	„
Kühe und Rinder	43,481	„
Schweine, fette	6,821	„
Kleine Schweine, Kälber ꝛc.	138,116	„
Hunde	8,595	„
Zusammen		205,469 Stück.

61) Diese haben ertragen fl. 57,031. 11 kr.

62) Eingebracht hat im Durchschnitt jedes Stück Vieh 16,68 kr.

V. Transportmittel.

63) Es sind vorhanden:

	Ludwigsbahn.	Maximiliansbahn.	Nordbahnen.
Locomotiven	76 Stück.	24 Stück.	29 Stück.
Tender	74 „	21 „	29 „
Personenwagen	187 „	75 „	68 „
Plätze 1. Classe	324	198	164
Plätze 2. Classe	1,580	862	680
Plätze 3. Classe	6,010	2,050	2,250
Summa der Plätze	7,914 Plätze.	3,110 Plätze.	3,094 Plätze.
Plätze auf die Achse	21,9 „	20,7 „	22,7 „
Post- und Gefangenenwagen	22 Stück.	2 Stück.	— Stück.
Gepäckwagen	84 „	24 „	15 „
Equipagewagen	10 „	5 „	— „
Viehwagen	44 „	20 „	— „
Güterwagen	2,878 „	422 „	280 „
Kohlenwagen	133 „	55 „	— „
Deren Ladungsfähigkeit	560,160 Ctr.	86,480 Ctr.	59,000 Ctr.

64) Die Locomotiven haben an Locomotivmeilen durchlaufen und zwar:

auf den vereinigten Bahnen

I. a. mit Personenzügen	259,410,61 Meilen.		
b. mit Güter- und Kohlenzügen	357,677,36 „		
Summa der Nutzmeilen		617,087,97 Meilen.	
II. mit Material- und Arbeitszügen:			
a. mit Personenzug-Maschinen	12,00 Meilen.		
b. mit Güterzug-Maschinen	2,950,00 „		
		2,962,00 Meilen.	
Gesammt-Locomotivmeilen			620,049,97.

65) Der Verbrauch der Locomotiven beträgt:

1. an Kohlen			
a. bei Personenzug-Maschinen	283,628 Centner.		
b. bei Güter- und Kohlenzug-Maschinen	583,434 „		
Zusammen		867,062 Centner.	
2. an Holz		3,022,5 Kubikmeter.	
3. an Maschinenöl		63,502,5 Kilogr.	
4. an Talg		9,424,0 „	

Digitized by Google

66) Der Verbrauch dieser Materialien berechnet sich auf die Locomotiv-Meile:

1. an Kohlen
   a. bei Personenzug-Locomotiven . . . . . 109,33 Pfund.
   b. bei Güter- und Kohlenzug-Locomotiven . . . . . 161,78 „
2. an Holz . . . . . 0,005 Kubikmeter.
3. an Maschinenöl . . . . . 0,102 Kilogr.
4. an Talg . . . . . 0,015 „

67) Die Kosten des Materialverbrauchs für Locomotiven betragen per Meile:

a. bei Personenzug-Locomotiven für 54,87 Kilogr. Kohlen . . . . . 42,31 kr.
b. bei Güter- und Kohlenzug-Locomotiven für 80,89 Kilogr. Kohlen . . . . fl. 1. 02,64 kr.
c. zusammen zum Anheizen für 0,005 Kubikmeter Holz . . . . . 01,49 kr.
d. zusammen zum Schmieren:
   für 0,102 Kilogr. Oel . . . . . 03,92 kr.
   für 0,015 Kilogr. Talg . . . . . 0,34 kr.

68) Die Unterhaltung der Locomotiven kostete im Ganzen . . . . . fl. 184,504. 55 kr.

69) Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte . . . . . fl. 35,299. 02 kr.

70) Die Unterhaltung der Güter- und Kohlenwagen erforderte . . . . . fl. 118,005. 22 kr.

71) Die Reparaturkosten der Locomotive betragen durchschnittlich für jede Locomotivmeile . . . 17,85 kr.

Von vorstehend aufgeführten Locomotivmeilen gehen ab:

I. Die Fahrten, welche auf Rechnung des Baues der Donnersberger Bahn zwischen Langmeil-Kirchheimbolanden-Bayerisch-Hessische Grenze bei Wahlheim gefahren wurden:

Mit Personenzug-Maschinen . . .	12,274,48	—	Meilen.
Mit Güterzug-Maschinen	—	2,859,44	„

II. Für Rechnung des Baues der Landau-Zweibrücker Bahn, Landau-Annweiler:

Mit Personenzug-Maschinen . . .	2,208,09	—	„
Zusammen Meilen mit Personenzügen .	14,482,57	—	
„ „ „ Güterzügen . .	—	2,859,44.	

Es bleiben sonach Nutzmeilen für den Betrieb der Pfälzischen Bahnen:

Mit Personenzügen	244,928,04	Nutzmeilen.
Mit Güterzügen	354,817,32	„
Zusammen . .	599,745,96	Nutzmeilen.

72) Ausscheidung der Achsmeilen.

Es wurden zurückgelegt auf den Pfälzischen Eisenbahnen:

	mit eigenen Wagen	mit fremden Wagen	Zusammen
Personenwagen	2,433,512,96	479,199,34	2,912,712,30
Post- und Gepäckwagen	1,515,676,40	211,819,58	1,727,495,98
Güterwagen / Kohlenwagen	6,618,532,84	6,256,065,84	12,874,598,68
	10,567,722,20	6,947,084,76	17,514,806,96

Es haben zurückgelegt die Wagen der Pfälzischen Eisenbahnen:

	auf der eigenen Bahn	auf fremden Bahnen	Zusammen
Personenwagen	2,433,512,98	536,354,36	2,969,867,22
Post- und Gepäckwagen	1,515,676,40	316,502,18	1,832,178,58
Güterwagen / Kohlenwagen	6,618,532,84	7,085,650,82	13,704,183,16
	10,567,722,20	7,938,506,76	18,506,228,96

Digitized by Google

73) Die Unterhaltung der Personenwagen incl. Post- und Gepäckwagen kostete für die Achsmeile . . . . 0,441 kr.

74) Die Unterhaltung der Güterwagen kostete für die Achsmeile . . . . . 0,610 kr.

Eingetragen hat die Nutzmeile:

a. bei Personenzügen	fl. 7. 10 kr.	
b. bei Güter- und Kohlenzügen	fl. 13. 57 kr.	
c. aus sonstigen Quellen	fl. — 40 kr.	
Im Ganzen bei allen Zügen . .	fl. 11. 51 kr.	

Eingetragen hat die Achsmeile:

a. bei Personenzügen	22,72 kr.
b. bei Güter- und Kohlenzügen	23,10 kr.
c. aus sonstigen Quellen	1,37 kr.
Im Ganzen bei allen Wagen . . .	24,37 kr.

Digitized by Google

Statistische Beilagen

zum

Geschäftsberichte

der

Pfälzischen Eisenbahnen

im Jahre 1874.

Digitized by Google

№ 1. Monatweiſe Ueberſicht der Frequenz und Einnahme nach

Monate.	Anzahl der verkauften Billete.										Geld-									
	Einfache Billete.					Retour-Billete.			Militär.	Summa.	Einfache Billete.									
	Gewöhnlicher Zug.			Schnellzug.							Gewöhnlicher Zug.						Schnellzug.			
	I.	II.	III.	I.	II.	I.	II.	III.			I.		II.		III.		I.		II.	
											fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar 1874	168	11049	82381	200	5680	412	40400	149306	12793	302389	314	10	7747	46	22672	54	643	48	6666	30
Februar . . . . „	156	10658	76927	215	5474	528	37488	142254	12263	285963	322	40	7395	51	21928	5	643	49	5944	10
März . . . . . „	199	11786	90812	288	6482	542	43024	169852	14303	337288	464	28	9425	2	28599	1	888	53	7521	21
April . . . . . „	261	15364	108360	391	7768	704	46026	169682	19938	368494	582	25	12379	30	40169	48	1286	34	9652	39
Mai . . . . . „	357	14496	109210	553	7908	836	46488	186520	17599	377967	872	36	12275	46	39650	51	1882	5	11985	52
Juni . . . . . „	336	12021	92796	552	7705	596	39648	175642	14462	343758	878	48	10767	12	36734	50	2165	11	11812	55
Juli . . . . . „	376	11582	95095	578	7779	572	31052	170924	17742	335650	833	6	10611	35	36139	12	3259	—	13851	15
August . . . . „	641	15912	114673	1168	10712	730	40124	201794	15757	401511	1583	55	16547	56	43516	4	4605	7	20980	36
September . . . „	599	19772	132126	1004	10709	832	46646	206028	39852	457559	1489	59	17293	34	51675	41	3597	56	18911	26
October . . . . „	433	18687	125593	621	9695	726	48642	187636	19355	411388	1231	22	14669	13	42976	32	2547	59	14250	38
November . . . „	245	12575	91509	305	5566	478	38880	164300	17301	331159	657	27	10226	53	31041	26	910	49	8195	50
December . . . „	210	11158	85381	243	5068	442	36666	153600	22281	315049	498	48	10908	39	34337	49	892	48	8829	9
Summa . .	3981	165010	1198863	6118	90537	7398	496084	2077538	223646	4268175	9729	44	140248	57	429442	13	23323	54	138601	56

Wagenclassen und Nebenerträgnissen im Jahre 1874.

Ertrag.										Gepäcktransport.			Viehtransport.		Gütertransport-Taxen.	Kohlentransport-Taxen.	Gewicht der		Summa der Einnahmen.
Retour-Billete.						Militär.		Summa.		Gewicht.		Ertrag.	Stückzahl.	Ertrag.			Güter.	Kohlen.	
I.		II.		III.															
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	Pf.	fl.	kr.		fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	%	Ctr.	fl.	kr.
588	8	16179	18	32511	54	2573	11	89847	29	9649	70	4247	17	15630	3183	8	230845	20	176642	38	2884696	7	2007322	504765	52
818	58	16618	25	32497	11	2145	50	88309	54	8736	10	4414	43	18614	4328	5	209841	8	157976	48	2786425	8	1845128	464870	98
788	38	19403	39	41613	6	2394	32	111093	35	9003	80	5083	45	26025	5284	59	254131	33	146821	26	3536597	1	1764735	524415	18
1010	3	22929	12	42472	57	4240	47	134723	55	9668	—	5769	58	27019	5527	58	217818	21	136997	24	2923902	7	1600519	500837	16
1267	5	25021	56	52369	40	3717	53	149043	44	10837	80	6879	28	20152	4992	40	236274	59	148140	28	3165203	3	1894877	545331	19
787	59	21587	28	51848	19	2829	48	139412	30	11035	90	7399	8	14991	4761	—	225817	43	146862	3	3080873	4	1645200	524252	24
855	6	16888	28	46212	31	4893	17	133543	28	12965	30	8618	50	14079	4426	29	240327	29	177532	59	3243819	—	1994872	564449	15
1144	56	21797	4	58957	9	2948	38	167081	25	14100	70	10138	27	19915	7022	34	260688	14	185813	56	2965117	5	1978515	630744	36
1744	55	23439	59	58016	4	10718	6	186887	42	14325	20	10133	59	16212	5406	33	267727	36	173429	11	3089982	6	1836406	643585	1
1320	28	23333	39	51435	59	4068	10	155833	55	15058	70	9742	38	14127	4856	1	304641	12	183751	27	3474111	9	1938110	658825	13
612	38	19340	24	44015	6	4854	24	119854	37	10635	10	6840	32	9852	4342	40	272836	9	170885	12	3192666	7	1762720	574759	10
627	42	21437	45	53649	35	8715	17	139797	32	9005	10	5327	4	8853	2899	4	270511	21	157968	56	2636204	3	1717740	576503	37
11411	26	247972	12	660599	31	54099	53	1615429	46	134021	40	84595	29	205469	57081	11	2991461	5	1964822	28	36979551	—	21986144	6713339	59

№ 2. Stationsweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme nach

Stationen.	Anzahl der verkauften Billete.										Geld-									
	Einfache Billete.					Retour-Billete.			Militär.	Summa.	Einfache Billete.									
	Gewöhnlicher Zug.			Schnellzug.							Gewöhnlicher Zug.						Schnellzug.			
	I.	II.	III.	I.	II.	I.	II.	III.			I.		II.		III.		I.		II.	
											fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Albersweiler	—	289	2586	—	—	—	1178	10166	166	14385	—	—	147	14	689	—	—	—	—	—
Albisheim a. Pfr.	—	226	2324	—	—	—	476	4294	64	7384	—	—	115	3	685	—	—	—	—	—
Albsheim a. Eis	—	417	4868	—	—	—	630	3778	72	9765	—	—	102	48	656	14	—	—	—	—
Alsenz	6	614	6475	2	310	—	1500	13922	373	23202	15	47	746	28	2972	28	1	14	252	56
Altenbamberg	29	517	2386	—	—	—	156	3546	67	6701	5	55	117	53	588	48	—	—	—	
Allenglan	—	541	7464	—	36	—	448	8818	309	17606	—	—	296	30	2103	59	—	—	75	38
Annweiler	9	682	4854	—	—	4	2430	10144	312	18435	28	55	487	19	1848	33	—	—	—	
Barbelroth-Oberhausen	—	79	2046	—	—	—	162	5078	138	7503	—	—	27	13	380	56	—	—	—	
Bayerfeld-Cölln	—	57	2149	—	—	—	68	4422	80	6776	—	—	42	21	572	59	—	—	—	
Berghausen	—	244	2433	—	—	—	246	2266	368	5557	—	—	54	15	500	26	—	—	—	
Bergzabern	3	901	8037	6	285	6	2022	11318	782	28360	5	43	779	1	3309	57	10	59	423	36
Berbach	—	349	4306	3	302	—	4058	10180	304	19502	—	—	263	54	1641	58	3	9	142	29
Bierbach	—	101	3810	—	—	—	334	4048	671	8964	—	—	19	12	564	19	—	—	—	
Bliestastel-Lauzkirchen	—	1452	11355	2	121	—	3260	21924	11329	49443	—	—	901	44	8717	22	10	4	805	5
Bobenheim	—	173	2477	—	—	—	410	11980	104	15144	—	—	78	33	580	11	—	—	—	
Backenheim-Kindenheim	—	255	2551	—	—	—	550	10798	128	14282	—	—	135	22	596	45	—	—	—	
Böhl-Iggelheim	—	214	4684	—	—	—	844	21014	431	27187	—	—	122	11	1506	41	—	—	—	
Börrstadt	—	194	3273	—	—	—	534	8422	120	12543	—	—	105	8	982	6	—	—	—	
Bruchmühlbach	—	339	4587	5	160	—	1206	13338	433	20068	—	—	268	38	2048	48	7	—	96	54
Deidesheim	27	1638	7013	3	97	102	8274	19448	598	37230	18	5	781	48	1837	47	11	34	140	40
Dielkirchen	—	178	3013	—	—	—	352	5232	132	8907	—	—	148	17	1205	34	—	—	—	
Dreihof	—	307	2846	—	—	—	746	6272	224	10395	—	—	118	20	702	50	—	—	—	
Dürkheim	59	3391	17345	15	540	82	9780	34374	1500	67086	68	48	2114	28	5881	49	26	5	730	18
Ebernburg	1	279	2084	—	—	14	321	2724	178	5604	—	9	145	15	706	14	—	—	—	
Edenloben	25	1796	11727	24	2021	122	11992	35494	856	64057	33	40	1086	3	4093	57	26	24	1172	26
Edesheim	—	926	8330	—	—	—	2232	21714	570	33772	—	—	393	41	2220	45	—	—	—	
Einöd	—	354	2439	—	—	—	210	2086	737	5836	—	—	111	44	436	2	—	—	—	
Eisenbach-Matzenbach	—	85	1991	—	—	—	80	1760	39	3905	—	—	25	31	484	42	—	—	—	
Enkenbach	—	327	5972	—	—	—	458	11402	245	18404	—	—	193	26	2418	42	—	—	—	
Erpolzheim-Ungstein	—	147	2181	—	—	—	554	6524	50	9456	—	—	58	16	891	2	—	—	—	
Frankenstein	—	271	4111	—	—	—	678	8162	178	13400	—	—	190	27	1638	22	—	—	—	
Frankenthal	20	2144	19711	21	1496	250	24054	88150	1124	136970	34	22	1682	29	6482	20	38	48	1277	14
Freinsheim	—	667	5497	—	—	—	3272	18606	374	28416	—	—	419	19	1717	20	—	—	—	
Germersheim	28	2380	17539	4	58	178	9548	29006	10719	69460	36	17	1687	41	5892	26	9	5	87	30
Glan-Münchweiler	—	327	5077	1	20	—	596	5698	99	11818	—	—	235	12	1530	13	1	30	29	56
Gadramstein	—	384	1489	—	—	—	858	1884	121	4736	—	—	95	2	286	18	—	—	—	
Göllheim-Dreisen	—	498	4557	—	—	—	1002	8670	180	14907	—	—	336	21	1598	1	—	—	—	
Grünstadt	7	1660	15095	3	240	12	3996	17944	361	39308	8	37	1251	35	4171	23	8	6	263	46
Harrheim-Zell	—	140	1361	—	—	—	320	2404	45	4270	—	—	116	51	853	35	—	—	—	
Hassel	—	126	1909	—	—	—	398	5360	4874	12667	—	—	48	54	454	21	—	—	—	
Haßloch	—	471	7123	—	95	—	2450	30030	985	41154	—	—	311	32	2530	29	—	—	84	18
Hauptstuhl	—	166	3480	—	—	—	178	7362	212	11398	—	—	99	45	1178	16	—	—	—	
Heiligenstein	—	206	2884	—	—	—	554	4472	282	8398	—	—	78	49	617	52	—	—	—	
Hochspeyer	—	559	8906	11	888	—	2090	19770	512	32426	—	—	423	18	3445	33	16	26	696	51
Hochstadt	—	85	1523	—	—	—	444	8262	252	10566	—	—	30	28	332	21	—	—	—	
Hochstätten	—	113	2752	—	—	—	124	5322	61	8372	—	—	97	24	824	51	—	—	—	
Homburg	—	2562	17506	12	857	—	7638	43636	3471	75682	—	—	1807	36	6935	36	37	20	1225	19
Imsweiler	—	163	4774	—	—	—	146	7582	126	12791	—	—	98	11	2012	51	—	—	—	
Kaiserslautern	55	5856	32234	68	4152	70	17234	52020	2546	114235	137	7	7530	30	22754	26	144	54	5134	43
Kapellen-Drusweiler	—	106	1448	—	—	—	110	1372	30	3066	—	—	45	40	349	59	—	—	—	
Kapswecher	—	25	1372	—	—	—	60	2822	117	4396	—	—	17	20	321	16	—	—	—	
Kindsbach	—	262	2097	—	—	—	178	3250	144	5931	—	—	109	37	682	32	—	—	—	
Kirchheim a. Eck	—	563	5625	—	—	—	1006	15068	136	22398	—	—	418	10	1635	52	—	—	—	
Kirchheimbolanden	—	566	3937	—	—	—	958	4624	159	10244	—	—	376	22	1908	16	—	—	—	
Knöringen	—	321	6530	—	—	—	918	20658	318	28645	—	—	177	10	1693	28	—	—	—	
Königsbach	—	170	759	—	—	—	262	1362	30	2583	—	—	94	50	194	54	—	—	—	
Kusel	8	832	9641	10	120	14	1042	8428	713	20808	27	12	943	41	3139	57	49	22	285	22
Lambrecht	—	1120	9867	7	1262	—	13501	28266	745	54571	—	—	586	28	9062	39	9	39	650	35
Landau Hauptbahnhof	61	5674	44628	65	4490	268	23106	58548	7519	144359	90	2	4164	14	16308	10	119	22	3909	48
Landau Westbahnhof	—	891	5174	—	—	—	2456	6400	278	15199	—	—	192	[illegible]	883	2	—	—	—	
Landstuhl	—	2080	19407	5	1288	—	7396	29060	1809	61065	—	—	1623	15	7571	26	6	25	1243	14
Langenlandel	—	649	8119	1	203	—	2582	15310	1124	27988	—	—	552	14	2864	35	2	8	215	48
Zu übertragen	338	49069	423258	268	19041	1122	184662	885924	61014	1624683	505	39	35777	25	151153	34	539	29	18392	15

Wagenclassen und Uebenerträgnissen im Jahre 1874.

Ertrag.																									
Retour-Billete.						Militär.		Summa.		Gepäcktransport.				Viehtransport-Taxen.		Gütertransport-Taxen.		Kohlentransport-Taxen.		Gewicht der				Summa der Einnahmen.	
I.		II.		III.						Gewicht.		Ertrag.								Güter.		Kohlen.			
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	Pf.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	¼	Ctr.	¼	fl.	kr.
—	—	303	31	1858	17	21	52	3019	54	231	60	90	25	167	17	996	24	760	1	6983	8	6400		5034	1
—	—	196	24	1052	35	21	43	2070	45	267	30	95	35	18	8	856	50	3771	59	6969	3	35400		6813	17
—	—	214	25	712	38	20	34	1706	34	39	50	21	20	40	4	1719	21	4027	58	16726	7	31500		7515	17
—	—	635	57	3491	4	104	30	8219	24	591	50	315	5	351	21	3502	52	2683	41	20747	2	21200		15072	23
—	—	43	40	723	12	25	49	1500	26	55	50	25	46	2	48	153	17	—	—	916	9	—		1682	17
—	—	298	57	1968	15	78	—	4821	19	218	50	125	32	443	43	5319	1	3886	13	41103	8	83200		14595	48
4	32	612	52	2429	44	57	14	5364	9	392	70	202	6	38	40	2536	55	714	30	19681	—	5700		8856	20
—	—	56	24	749	40	15	6	1229	19	47	—	17	50	3	28	92	51	2201	17	705	9	18700		3514	45
—	—	88	43	1109	33	19	41	1778	17	83	60	40	56	178	57	991	—	170	52	8643	4	1500		3160	2
—	—	56	31	454	17	34	6	1099	35	28	90	11	8	17	50	1724	18	965	27	32821	3	8700		3818	18
7	18	1283	10	3639	45	178	58	9638	27	1531	70	672	40	103	24	4162	15	5091	22	30179	4	23790		19968	8
—	—	1284	52	2362	35	49	20	5748	17	125	—	71	52	62	4	4674	12	578	4	60031	1	17740		11134	29
—	—	52	17	897	30	83	5	1616	23	354	60	101	32	5	25	76	36	—	—	453	6	—		1799	56
—	—	1343	5	4975	52	1358	35	12612	7	1183	60	447	55	77	43	7402	58	1895	29	74590	8	46487		22436	12
—	—	145	49	2388	28	17	26	3210	27	310	60	104	27	9	—	1160	55	2520	53	12895	9	22200		7002	42
—	—	149	23	1517	14	18	12	2416	56	105	50	40	11	26	41	444	11	2290	9	3124	5	18800		5218	8
—	—	338	19	7036	54	70	47	9074	52	268	10	90	17	120	25	2515	51	1919	54	47695	3	17200		13724	19
—	—	223	56	2074	56	18	51	3404	57	2623	80	824	36	90	8	1019	37	582	1	13120	9	5600		5951	19
—	—	556	38	3807	9	73	48	6858	55	309	—	102	48	507	54	4103	47	4572	37	57217	5	45650		16506	1
49	—	2878	11	4228	23	80	2	10025	30	503	50	239	18	63	41	5732	21	4434	15	69503	5	36800		20195	5
—	—	182	22	1582	30	43	24	3162	7	115	30	79	31	163	1	660	14	62	42	4958	6	500		4127	35
—	—	222	12	1264	4	29	47	2337	13	1227	80	211	44	106	56	1683	4	1970	18	21124	5	15600		6309	15
90	26	4946	13	10288	37	294	29	24441	13	1914	—	943	9	196	57	12145	40	14994	20	143337	5	131030		52691	19
1	38	123	47	3223	21	32	26	4230	50	42	70	29	25	72	35	818	25	1112	1	5105	—	8600		6263	16
70	37	4494	46	9351	2	137	34	20466	29	2259	—	955	26	128	52	7649	9	10189	39	93625	7	82750		38389	35
—	—	805	10	4916	53	77	33	8414	2	943	90	385	35	67	57	2937	22	3229	22	33027	1	25300		15034	18
—	—	66	25	359	45	41	54	1015	50	2283	50	426	17	5	11	185	44	—	—	1115	8	—		1633	2
—	—	52	15	473	34	8	43	1014	45	48	90	20	1	12	39	434	16	446	34	4290	9	5850		1936	15
—	—	181	4	3414	30	52	36	6260	18	209	60	92	48	98	54	4001	13	4922	10	65542	9	54895		15375	25
—	—	130	51	919	26	10	39	1510	14	33	60	18	13	10	42	269	58	24	44	3381	3	200		1883	24
—	—	307	3	2398	5	36	27	4570	24	94	50	48	43	41	57	1443	55	784	19	17864	3	8800		6889	16
165	35	8334	18	17169	7	1301	18	36485	31	1722	60	865	58	91	54	15389	4	47998	6	188782	5	444480		104830	33
—	—	1016	6	3991	51	82	28	7227	4	467	10	209	56	58	27	2877	55	6284	19	39402	—	53800		16057	41
146	36	4451	8	8829	29	2075	54	23466	15	1889	80	807	50	376	2	18619	1	15180	37	275055	9	127330		58449	15
—	—	299	56	1627	11	19	57	3743	55	258	70	136	25	2003	42	2199	18	619	22	21304	—	8100		8702	45
—	—	170	25	361	4	6	10	918	50	93	10	15	—	1	54	999	50	3233	37	14269	2	8400		5169	37
—	—	419	53	2435	45	44	49	4834	49	181	30	88	9	98	27	2117	39	3244	14	29513	2	27480		10583	18
7	27	1751	1	4464	14	89	55	12016	4	878	80	465	11	85	41	4236	38	13505	36	31547	—	118960		30309	10
—	—	153	23	646	59	7	28	1278	16	67	40	89	7	2	19	810	43	2271	14	5780	8	17800		4401	39
—	—	122	38	1463	20	266	41	2355	24	139	—	49	26	22	25	295	46	89	42	1896	7	1400		2762	43
—	—	924	53	9115	11	141	3	13357	26	441	90	153	8	532	51	2573	42	7371	53	29188	5	68990		23989	3
—	—	86	25	1961	54	35	7	3361	27	76	10	40	46	26	54	455	7	—	—	3065	5	—		3884	14
—	—	157	44	758	51	26	49	1640	5	43	10	21	7	8	3	200	11	—	—	1089	8	—		1869	56
—	—	934	5	5571	30	90	58	11475	41	283	50	128	37	267	54	2283	50	579	15	32505	7	6500		14435	17
—	—	127	58	1668	58	19	34	2179	19	79	50	28	33	8	41	382	51	865	49	3810	5	7100		3405	13
—	—	38	54	919	7	14	10	1894	26	131	80	57	42	23	58	391	53	892	37	4793	8	7200		3200	16
—	—	3564	—	10469	12	732	3	24771	6	1473	20	697	44	424	18	13400	41	4852	1	145922	9	295158		44145	50
—	—	60	6	2137	39	39	18	4348	5	161	10	70	37	274	29	832	43	1415	48	9398	1	13500		6941	42
104	21	13430	54	28598	55	870	7	78705	57	5827	—	3088	54	939	23	56476	18	72061	41	634403	—	981458		211872	13
—	—	52	12	359	47	8	45	816	23	56	90	20	43	2	42	20	24	—	—	73	1	—		860	12
—	—	16	31	552	40	10	25	918	12	19	50	10	41	25	40	952	6	182	8	14794	9	1000		2038	47
—	—	61	—	858	22	31	9	1742	40	22	60	11	39	36	44	622	46	80	38	17771	6	1550		2494	24
—	—	433	36	2807	57	37	31	5333	6	146	40	84	50	34	45	1540	37	8486	29	13223	8	60886		15479	17
—	—	359	45	1251	11	37	28	3396	2	183	50	119	55	14	56	2003	7	2820	1	22450	2	25025		8440	41
—	—	357	44	4665	50	50	7	6941	19	651	80	235	57	211	2	1684	57	1974	55	16358	5	17400		11051	10
—	—	88	24	291	8	1	36	670	52	25	90	19	38	1	30	162	28	—	—	1647	3	—		854	28
31	43	791	45	2917	13	104	34	8290	49	752	80	527	33	601	4	7173	4	7031	50	49962	4	85370		23624	20
—	—	3538	10	6763	27	87	1	14608	19	680	30	334	27	60	10	7406	50	19449	50	78745	—	190355		41949	36
225	24	11281	55	16557	19	1570	17	54226	31	5297	50	2556	29	873	8	33186	3	19351	27	576887	7	155210		110193	38
—	—	580	10	1048	21	18	40	2722	42	238	40	72	59	4	59	—	—	—	—	—	—	—		2800	40
—	—	3745	56	9063	22	420	16	23703	54	1322	50	636	34	3879	34	8866	43	3472	12	126731	—	69635		40558	57
—	—	1337	34	3921	30	241	19	9135	3	670	40	303	50	357	9	9626	8	6003	12	149015	3	46575		25425	22
904	37	80908	50	239148	12	11595	38	538925	39	42625	80	19408	39	14553	51	279923	25	330021	24	3457035	3	3630264		1182833	1

Digitized by Google

Stationsweise Ueberſicht der Frequenz und Einnahme nach

Stationen.	Anzahl der verkauften Billete.										Geld-									
	Einfache Billete.					Retour-Billete.			Militär.	Summa.	Einfache Billete.									
	Gewöhnlicher Zug.			Schnellzug.							Gewöhnlicher Zug.						Schnellzug.			
	I.	II.	III.	I.	II.	I.	II.	III.			I.		II.		III.		I.		II.	
											fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag . .	838	49059	423258	268	19041	1122	184662	885924	61014	1624686	505	39	35777	25	151153	34	539	29	18392	15
Langmeil	—	670	7074	11	441	—	954	10074	533	19757	—	—	359	56	2395	56	25	8	472	42
Lingenfeld	—	357	5676	—	—	—	562	15674	1503	23792	—	—	131	4	1677	35	—	—	—	—
Ludwigshafen . . .	118	6431	61668	116	4511	606	37234	102850	22562	236096	237	23	7253	16	27698	22	313	42	6328	16
Luſtadt	—	264	4190	—	—	—	462	14688	1049	20653	—	—	147	38	1078	21	—	—	—	—
Maikammer	—	615	7944	—	—	—	1842	27432	416	38249	—	—	326	19	2317	31	—	—	—	—
Mannweiler	—	85	2274	—	—	—	162	3960	81	6562	—	—	74	55	815	1	—	—	—	—
Marnheim	—	662	6753	—	—	—	976	8286	403	17080	—	—	413	32	2186	52	—	—	—	—
Maximiliansau . . .	4	502	5199	—	24	2	798	6470	505	13304	7	20	570	11	4015	36	—	—	46	52
Morſchheim	—	111	698	—	—	—	122	858	15	1804	—	—	34	8	143	24	—	—	—	—
Münſter a. Stein . .	20	798	5620	12	255	14	1148	3736	146	11749	61	15	868	41	2652	42	42	5	560	40
Mußbach	—	1433	5389	1	49	—	2492	8312	135	17811	—	—	399	21	1107	15	1	40	43	18
Mutterſtadt	—	510	5812	—	—	—	2748	20066	675	29811	—	—	242	1	1596	43	—	—	—	—
Neuſtadt	180	10323	60503	124	7795	576	41496	97210	5872	224029	202	26	7351	42	23631	3	278	16	7883	41
Niedermohr	—	57	1722	—	—	—	90	2100	46	4015	—	—	26	37	374	29	—	—	—	—
Oggersheim	—	1175	14996	11	22	—	4858	55692	521	77275	—	—	396	57	2476	37	12	2	17	47
Ramſtein	—	234	4239	—	—	—	238	3774	188	8673	—	—	90	22	920	21	—	—	—	—
Rehweiler	—	96	2052	—	—	—	82	2054	84	4368	—	—	60	45	432	10	—	—	—	—
Rheingönheim . . .	—	400	5438	—	—	—	986	18372	525	25721	—	—	165	2	1333	44	—	—	—	—
Rockenhauſen . . .	—	432	5666	3	190	—	1276	10056	401	18024	—	—	341	48	2334	44	3	56	155	26
Rohrbach	—	882	10883	—	—	—	1818	28262	692	42537	—	—	586	2	3961	21	—	—	—	—
St. Ingbert	18	1326	11117	4	76	42	4044	21564	41813	80004	46	21	1269	56	4868	17	22	44	242	3
Schaidt	—	207	4530	—	—	—	474	10022	416	15649	—	—	135	23	1388	11	—	—	—	—
Schifferſtadt	—	592	10963	8	730	—	3562	47962	1265	65082	—	—	285	32	3021	28	11	18	460	26
Schwarzenacker . . .	—	558	5515	—	—	—	1322	13084	880	21359	—	—	182	4	996	23	—	—	—	—
Sembach-Neuhemsbach .	—	159	2303	—	—	—	230	4446	85	7223	—	—	107	19	765	23	—	—	—	—
Siebeldingen-Birkweiler .	—	334	2398	—	—	—	564	5112	105	8453	—	—	102	—	494	44	—	—	—	—
Speyer (Bahnhof) . .	80	4998	33279	53	2508	238	17926	57466	7152	123700	141	34	4685	48	14663	33	142	42	3344	6
Speyer (Rheinſtation) .	6	352	2316	—	—	—	2	42	—	2718	—	54	43	38	164	6	—	—	—	—
Steinwenden	—	250	4037	—	—	—	571	4568	117	9546	—	—	123	56	1087	31	—	—	—	—
Theisbergſtegen . . .	—	123	2833	—	—	—	74	2232	63	5325	—	—	36	45	594	49	—	—	—	—
Wachenheim	—	798	3895	—	22	—	2648	11068	305	18732	—	—	376	54	1299	5	—	—	33	36
Weidenthal	—	222	2933	—	—	—	430	10544	179	14308	—	—	128	13	1128	44	—	—	—	—
Weißenburg	13	1010	9974	38	1279	52	3140	8320	1511	25337	25	55	1151	53	5924	39	69	26	1705	7
Weſtheim	—	250	3950	—	—	—	318	7186	1110	12814	—	—	88	39	768	6	—	—	—	—
Winden	—	929	10961	8	1001	—	3002	17558	653	34112	—	—	460	48	3100	13	15	14	775	43
Winnweiler	22	759	7013	3	476	20	2598	13202	360	24453	60	43	582	11	2439	57	4	46	407	21
Wörth	—	205	2957	—	—	—	514	7332	303	11111	—	—	134	22	1004	11	—	—	—	—
Würzbach	—	392	4729	—	—	—	1146	14726	25817	46810	—	—	179	30	1243	52	—	—	—	—
Zeiskam	—	492	6158	—	—	—	1178	21188	1088	30104	—	—	277	38	1947	47	—	—	—	—
Zweibrücken	62	4353	22667	9	1052	78	10096	28836	5918	73051	195	33	5412	49	12498	55	36	37	2492	43
Saarbr.-Heſſ.-Pfalz-Verk.	118	7755	158018	173	5510	352	29688	139796	6851	348261	295	34	9063	3	40190	3	632	47	9002	22
Heſſen-Pfalz- „	516	23925	124281	698	12249	1162	70856	216008	8169	457864	640	19	16819	5	37461	31	1874	54	17009	45
Baden-Pfalz-Saarbr. „	1159	26921	82484	717	10538	1314	34414	73626	9295	240468	1580	36	22762	21	35246	48	2072	1	17787	27
Südd. Verbands- „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheiniſcher „ „	1132	9458	20022	1847	9157	1264	12596	9244	—	64720	4871	41	13613	34	8850	1	6636	55	11347	14
Holländiſcher „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgiſch-Rheiniſcher „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgiſcher Verkehr via Conz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sächſiſcher Verkehr . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordweſtd. Verb.-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mitteldeutſcher „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Main-Neckar- „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Südweſtd. Verbands- „	245	3746	12536	2014	13631	556	8862	6560	12825	60975	856	31	6607	54	14505	35	10588	12	40093	6
Schweizer Verkehr via Weißenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naſſau-Taunus-Verkehr .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italieniſcher Verkehr . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	3961	165010	1198863	6118	90537	7398	496084	2077538	223646	4268175	9729	44	140248	57	429442	13	23323	54	138601	56

Digitized by Google

Wagenclassen und Nebenerträgnissen im Jahre 1874. (Schluß.)

Ertrag.										Gepäcktransport.				Viehtransport-Tagen.		Gütertransport-Tagen.		Kohlentransport-Tagen.		Gewicht der				Summa der Einnahmen.	
Retour-Billete.						Militär.		Summa.		Gewicht.		Ertrag.								Güter.		Kohlen.			
I.		II.		III.																					
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	Pf.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Ctr.	‰	Ctr.		fl.	kr.
904	73	80908	50	239148	12	11595	38	538925	39	42625	80	19408	39	14553	54	279923	25	330021	24	3457035	3	3630264		1182833	1
—	—	382	34	2645	45	98	27	6380	28	1694	60	433	22	317	53	2524	38	2004	7	79864	1	19800		11660	28
—	—	186	46	3872	42	122	22	5490	29	148	70	59	40	189	45	1991	48	2879	53	29925	6	24840		10611	35
886	5	19884	47	46349	58	9902	23	118849	12	4370	70	2584	26	2193	55	133251	59	234696	17	1329406	1	2491687		491525	49
—	—	165	45	3834	35	104	17	5330	36	529	60	126	13	321	57	3068	40	1489	12	44108	5	11500		10336	38
—	—	738	10	5711	14	62	11	9155	25	380	30	219	12	197	20	4007	43	5523	20	51986	1	48340		19106	—
—	—	80	19	1089	8	16	47	2026	10	114	10	50	46	37	38	1270	22	543	59	9875	4	4600		3928	35
—	—	356	5	2220	27	68	34	5240	90	199	60	111	50	38	19	1480	38	742	18	16354	—	10800		7613	33
2	5	888	48	3654	38	250	31	9431	1	138	30	65	52	3246	49	29895	19	22925	33	328955	8	236637		65564	34
—	—	19	24	112	59	1	54	311	49	5	50	4	19	—	42	84	16	156	52	548	3	1400		557	58
19	30	708	46	1214	41	72	24	6200	44	306	30	245	17	1017	3	4502	38	13	39	97971	9	100		11979	21
—	—	889	—	1818	23	18	9	4277	6	315	90	113	17	51	26	4026	22	3214	44	50240	3	26700		11682	55
—	—	762	18	5392	15	127	51	8121	8	147	10	67	26	120	5	10810	47	5457	34	185999	7	41850		24577	—
516	42	19826	9	30827	49	1214	26	91232	14	7031	70	3291	8	5507	10	29954	32	38748	1	321989	8	268645		168758	5
—	—	29	5	495	16	7	17	932	44	11	50	5	14	7	45	481	16	318	19	17413	3	3900		1745	18
—	—	891	2	7680	58	81	10	11556	33	1682	70	191	24	27	30	4562	25	20030	8	66306	9	193370		36368	—
—	—	114	12	820	10	30	6	1975	11	54	—	23	22	246	38	1267	29	1592	4	21804	9	28000		5104	44
—	—	24	56	449	43	12	31	980	5	76	90	24	30	4	47	192	54	—	—	1298	1	—		1202	16
—	—	314	21	3833	8	119	17	5765	32	143	10	70	87	37	20	1955	26	4349	40	36212	6	31840		12178	35
—	—	668	28	3537	11	86	22	6929	55	431	30	198	15	1010	59	3045	59	3857	57	21375	—	36150		15043	5
—	—	887	4	8740	50	142	7	14323	24	690	90	364	31	2116	45	4867	20	9953	92	78807	2	79100		31625	32
63	40	2148	17	6282	30	3818	58	18762	46	1117	80	815	51	53	27	18838	23	27440	12	117077	1	488910		65910	39
—	—	213	57	2780	35	100	57	4613	43	188	40	80	46	47	17	2095	30	1059	29	27120	—	9025		7896	35
—	—	1080	23	12006	39	178	14	17053	—	2011	—	261	57	123	38	2593	11	3936	22	50357	1	31900		23968	8
—	—	331	4	1675	28	127	49	3312	48	115	50	40	25	9	34	1195	58	787	7	20483	5	29500		5345	52
—	—	113	16	1226	50	14	4	2236	52	333	40	101	20	176	—	561	17	121	38	6362	7	1200		3197	7
—	—	137	27	884	5	9	4	1627	20	90	20	38	29	4	31	327	8	421	1	2710	4	3500		2418	29
242	35	10803	25	20466	52	1222	55	55713	30	4854	60	2490	11	881	85	27644	59	38914	34	419211	5	406135		125645	9
—	—	—	11	11	55	—	—	220	44	31	70	3	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—		224	24
—	—	257	20	1091	54	21	30	2522	11	153	60	64	15	104	16	1009	10	448	33	10125	3	7600		4148	25
—	—	32	50	541	18	15	7	1220	49	29	60	13	59	18	9	474	18	202	35	4434	9	2275		1924	50
—	—	1146	6	3043	50	54	52	5954	23	593	80	173	45	83	48	2461	50	2748	53	50668	2	20200		11422	39
—	—	187	15	2936	15	28	27	4108	54	119	50	49	57	13	37	1008	—	638	4	9342	7	7000		6118	32
71	30	2669	50	3180	42	466	10	15265	12	899	60	597	3	565	42	13844	23	17549	82	128719	8	166540		47821	52
—	—	92	17	1290	40	96	9	2335	51	58	60	27	1	35	17	894	51	1092	45	15878	7	8600		4385	45
—	—	1095	25	4865	26	120	7	10432	56	434	30	153	18	289	34	1332	37	2281	52	13990	8	17300		14492	17
32	55	1220	7	4008	57	69	7	8826	4	578	90	277	44	391	12	4866	37	1323	58	69978	9	12100		15683	35
—	—	170	38	1813	9	76	14	3198	34	112	40	56	35	8	25	6261	55	—	—	113827	8	—		9525	29
—	—	575	24	4759	37	1793	38	8952	1	552	80	149	40	54	57	2503	15	157	36	21591	—	4125		11217	29
—	—	417	11	5911	35	119	31	8673	42	271	70	106	53	372	22	3658	19	5852	7	64414	—	46500		18663	23
142	34	5963	24	7975	41	3021	57	37735	13	3163	40	2479	99	795	39	43351	59	15814	51	554437	5	466926		100177	21
613	39	20821	46	35824	—	2210	16	118653	30	9007	90	5541	2	13295	58	347640	36	767	5	4000126	3	14200		485898	11
2492	15	80611	7	40103	46	3136	37	150049	19	15244	50	12605	25	8465	33	162434	31	38677	29	2552042	9	461560		372232	17
888	29	18946	36	17405	18	6579	32	123264	8	14937	90	14552	8	—	—	383280	—	594706	26	4370233	—	6836790		1115802	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121672	31	493808	10	2260162	2	5364885		620975	41
2996	2	8968	34	2956	27	—	—	59740	28	8706	80	5537	50	—	—	329463	30	—	—	5901329	6	—		394741	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34952	25	—	—	415175	2	—		34952	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81603	1	—	—	1409350	1	—		81603	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13300	13	—	—	106152	—	—		13300	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7898	18	—	—	81068	3	—		7898	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200012	15	—	—	1821059	3	—		200012	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74351	15	—	—	670659	8	—		74351	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11480	26	13384	6	184487	7	178950		24864	92
1543	48	11537	53	5400	—	6686	54	97819	53	9316	60	10767	6	—	—	538893	50	8674	52	5075802	6	113450		656155	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7102	14	—	—	68080	3	—		7102	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17615	28	—	—	210664	2	—		17615	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1670	56	—	—	11432	7	—		1670	56
11411	26	247972	12	560599	31	54099	53	1615429	46	134021	40	84595	29	57031	11	2991461	5	1964822	28	36979551	—	21986144		6713339	59

Digitized by Google

№ 3.

Gesammt-Ergebniß des

Monate.	Transportirtes Gewicht.						Gesammt-Gewicht.	
	Eilgut.		Gewöhnliches Gut.					
			Stückgut.		Wagenladungen.			
	Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔
Januar 1874	24444	1	324541	—	2535711	6	2884696	7
Februar . . . . . „	24424	5	321620	7	2440380	6	2786425	8
März . . . . . „	31419	—	388838	6	3116339	5	3536597	1
April . . . . . „	27420	3	335357	4	2561125	—	2923902	7
Mai . . . . . „	27062	6	345554	1	2792586	6	3165203	3
Juni . . . . . „	26771	4	326169	1	2727932	9	3080873	4
Juli . . . . . „	30439	1	342407	2	2870972	7	3243819	—
August . . . . . „	33919	8	375099	8	2556097	9	2965117	5
September . . . . . „	42400	8	386269	6	2661262	2	3089932	6
October . . . . . „	46221	7	450757	3	2977132	9	3474111	9
November . . . . . „	32483	1	379305	1	2780878	5	3192666	7
December . . . . . „	28121	5	323134	8	2284948	—	2636204	3
Summa . .	375127	9	4299054	7	32305368	4	36979551	—

Digitized by Google

Güterverkehrs im Jahre 1874.

Fracht.						Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.									
		Stückgut.		Wagenladungen.							
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
7166	39	44859	43	177114	44	1059	20	644	54	230845	20
7150	32	43131	58	157946	31	859	44	752	23	209841	8
9357	6	51312	55	191661	14	870	14	930	4	254131	33
8323	9	45530	56	162044	25	1179	20	740	31	217818	21
8043	21	46643	41	179051	—	1815	45	721	12	236274	59
8016	16	46292	37	169165	12	1609	59	733	39	225817	43
9176	57	49635	31	178564	22	2141	56	808	43	240327	29
11745	56	60165	13	185225	19	2637	20	914	26	260688	14
14331	—	63447	5	185936	32	2960	37	1052	22	267727	36
16624	54	74735	29	209510	54	2710	32	1059	23	304641	12
12442	42	62473	1	194991	13	2005	32	923	41	272836	9
10696	32	54968	5	201935	22	2156	38	754	44	270511	21
123075	4	643196	14	2193146	48	22006	57	10036	2	2991461	5

Digitized by Google

№ 4.

Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des

Monate.	Gewicht der Sendungen.								Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Güter mit beſonderen Taxen.	
		Stückgut.	Wagenladungen.						
			Classe A.		Classe B.		Special-Tarif.		
			I.	II.	I.	II.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar 1874	3965,0	64739,2	10112,6	83859,3	12634,1	71232,3	101336,2	291153,1	639031,8
Februar . . . . „	3810,7	59060,5	10105,1	70213,2	12982,6	86561,5	122750,0	232798,6	598282,1
März . . . . . „	4799,0	72089,6	15486,7	78623,5	16558,9	103368,3	137681,0	372048,6	800655,4
April . . . . . „	4936,0	69422,0	23616,8	31049,0	24444,2	62699,5	146357,8	236821,8	599346,6
Mai . . . . . „	5059,3	73110,0	31831,3	14800,0	32310,8	33200,0	127400,0	294742,0	612453,5
Juni . . . . . „	5092,5	69785,2	26414,7	12000,0	27145,2	57600,0	137840,0	299851,8	635729,4
Juli . . . . . „	6164,5	74763,4	21704,8	16400,0	27593,4	36000,0	124200,0	324862,8	631688,7
August . . . . „	8211,4	81800,8	29920,0	30800,0	28223,0	26400,0	132400,0	355261,8	693016,8
September . . . „	8912,4	86848,0	35545,8	29800,0	31380,0	48000,0	140600,0	297040,6	678126,8
October . . . . „	13217,4	91862,4	25618,0	38000,0	57372,0	144800,0	127800,0	332096,8	840766,7
November . . . „	7859,2	80679,0	36200,0	39800,0	55595,0	53600,0	150000,0	272853,2	696586,4
December . . . „	6348,4	73507,0	34537,0	44200,0	31642,0	41000,0	91400,0	193385,8	516020,6
Summa . .	78375,8	897667,8	311092,5	489545,0	357881,8	764461,8	1539765,1	3502915,8	7941704,8

Digitized by Google

internen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Stückgut.		Wagenladungen. Classe A. I.		Classe A. II.		Classe B. I.		Classe B. II.		Special-Tarif.		Güter mit besonderen Taxen.		Lade- und Waag-Gebühren.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1235	41	9139	51	1162	2	7287	46	1099	38	4955	9	4524	26	13514	52	738	45	69	51	83	29	43811	30
1136	—	8007	34	1042	15	6439	12	1257	48	6786	43	5526	38	7917	55	535	39	61	48	86	15	38797	47
1534	4	9636	20	1643	40	6338	52	1486	32	8593	27	6085	8	15561	40	501	35	97	24	120	58	51599	40
1645	43	11067	42	2858	47	3033	9	2503	41	5514	31	8236	47	10327	9	787	59	146	59	101	—	46223	27
1647	8	11471	7	3827	43	1473	20	3290	35	2992	20	8313	37	14515	31	1388	52	181	15	130	47	49262	15
1688	51	11724	36	3192	—	1173	12	2889	17	4927	57	8912	3	13633	35	1181	54	182	49	124	54	49631	8
2254	35	12074	29	2816	10	1658	13	3040	45	3203	37	7648	23	18894	38	1699	58	189	21	133	35	53613	44
2860	37	15092	28	3515	14	2636	9	3064	36	2019	30	7752	48	19275	13	2119	22	228	44	206	48	58771	29
3167	9	16244	47	4099	58	2723	49	3318	21	3786	46	8098	1	10659	28	2426	26	253	17	261	48	55039	50
4881	20	17808	7	4026	7	3402	18	6034	53	8709	35	7017	27	15394	37	2155	32	260	38	304	16	69994	50
2978	48	15072	34	3981	40	3479	35	5695	5	3629	19	8134	28	13009	41	1524	53	226	48	271	15	58004	6
2369	34	13624	13	3708	11	3415	39	2884	53	3097	26	5297	5	46788	13	1750	14	211	49	192	33	83339	50
27399	30	150963	48	35873	47	43061	14	36566	4	58216	20	85546	51	199522	32	16811	9	2110	43	2017	38	658089	36

Digitized by Google

№ 5. **Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.								Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.							
		Stückgut.	Wagenladungen.				Special-Tarif.	Güter mit besonderen Taxen.	
			Classe A.		Classe B.				
			I.	II.	I.	II.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Albersweiler	282,2	3465,0	406,0	—	830,0	1400,0	600,0	—	6983,2
Albisheim a. d. Pfrimm	103,0	2237,0	630,0	600,0	513,7	1685,0	1200,0	—	6969,2
Albsheim a. d. Eis	63,0	1161,1	961,6	526,2	314,7	12700,0	1000,0	—	16726,7
Alsenz	446,0	10731,0	1202,0	2256,0	1024,4	2487,0	2600,0	—	20747,0
Altenbamberg	60,0	856,2	—	—	—	—	—	—	916,0
Altenglan	332,0	10395,0	1411,0	6056,2	1719,1	14670,0	5400,0	1120,0	41103,0
Annweiler	674,0	8003,2	1624,0	2000,0	2390,0	2800,0	1000,0	1189,2	19681,0
Barbelroth-Oberhausen	43,1	353,4	—	—	9,4	300,0	—	—	705,9
Bayerfeld-Cölln	101,0	3504,1	800,0	400,0	837,7	600,0	2400,0	—	8643,4
Berghausen	60,0	891,0	—	400,0	612,0	2291,0	19800,0	8766,0	32821,3
Bergzabern	1173,2	10344,0	1795,0	2376,0	3026,0	2824,7	8300,0	338,0	30179,4
Berbach	450,7	11018,2	782,0	2632,1	749,1	1120,0	10600,0	32679,0	60031,1
Bierbach	42,0	410,7	—	—	—	—	—	—	453,6
Blieskastel-Lautzkirchen	715,0	14079,1	2234,0	15145,0	2027,4	2900,0	2300,0	35188,5	74590,0
Bobenheim	143,0	1327,0	200,0	—	1130,0	400,0	1800,0	7895,0	12895,0
Bockenheim-Kindenheim	172,2	1917,0	110,0	200,0	324,7	—	400,0	—	3124,5
Böhl-Jagelheim	740,2	3694,2	700,0	1339,0	733,4	2810,0	1800,0	35878,4	47695,3
Börrstadt	201,3	4523,4	326,0	100,0	670,2	300,0	7000,0	—	13120,0
Bruchmühlbach	666,0	13704,0	2056,0	2684,0	1124,0	4287,7	2500,0	30194,0	57217,0
Deidesheim	1613,0	12432,4	2886,0	1034,2	5984,4	13052,0	32500,0	—	69503,0
Dielkirchen	157,0	3539,0	200,0	500,0	326,2	235,0	—	—	4958,0
Dreihof	117,0	1592,2	100,0	100,0	857,2	8279,0	4800,0	5278,0	21124,5
Dürkheim	1948,7	20870,5	6521,0	8469,0	7710,0	29074,0	51540,0	17203,4	143337,3
Ebernburg	137,8	2411,0	450,0	300,0	406,2	200,0	1200,0	—	5105,0
Edenkoben	1501,2	12791,5	2766,0	4450,0	6320,1	14234,7	14602,0	36958,0	93625,7
Edesheim	618,3	9011,2	3610,0	1923,1	5390,0	2961,0	1800,0	7712,0	33027,1
Einöd	28,0	1087,0	—	—	—	—	—	—	1115,0
Eisenbach-Matzenbach	45,7	1405,0	559,7	1206,7	473,5	—	600,0	—	4290,0
Enkenbach	501,1	10358,2	822,0	102,0	1148,0	300,0	45640,0	6671,0	65542,0
Erpolzheim-Ungstein	85,0	682,2	201,0	—	143,0	468,0	1800,0	—	3381,3
Frankenstein	216,3	4045,3	326,0	3580,0	2040,7	826,0	2800,0	4000,0	17864,2
Frankenthal	1924,0	15894,7	9241,0	14739,4	5219,2	36255,0	32139,2	73368,0	188782,0
Freinsheim	592,0	5331,2	1580,4	200,2	989,0	2173,0	5600,0	22933,0	39402,0
Germersheim	2394,0	21292,4	2614,4	5884,0	3561,0	10527,0	53100,0	175681,7	275055,0
Glan-Münchweiler	342,0	9048,2	1806,0	1447,1	579,0	400,0	1400,0	6280,0	21304,0
Godramstein	91,2	1336,0	1672,0	3600,0	570,0	6800,0	200,0	—	14269,2
Göllheim-Dreisen	270,7	7048,3	100,0	207,0	1586,3	1900,0	18400,0	—	29513,2
Grünstadt	1207,7	8628,2	2001,0	100,0	1684,0	2800,0	4100,0	11024,0	31547,0
Harxheim-Zell	56,7	894,2	1300,0	600,0	929,8	600,0	1200,0	200,0	5780,8
Hassel	137,0	1365,1	100,0	—	4,1	200,0	—	—	1806,7
Haßloch	1090,0	9452,0	1219,0	2530,0	1504,0	2110,0	2700,0	8882,0	29488,0
Hauptstuhl	176,2	2889,2	—	—	—	—	—	—	3065,0
Heiligenstein	105,0	934,0	—	—	—	—	—	—	1039,0
Hochspeyer	360,1	5809,0	1126,0	1646,0	1061,4	900,0	5900,0	15701,0	32505,7
Hochstadt	92,4	703,2	203,0	602,0	513,0	1200,0	—	496,0	3810,0
Hochstätten	121,1	1467,4	100,0	200,0	5,2	2700,0	200,0	—	4793,0
Homburg	1498,4	22971,4	9259,0	10484,1	5874,7	17340,5	13700,0	64794,0	145922,0
Imsweiler	148,0	3345,0	515,4	744,0	509,1	2135,0	800,0	1200,0	9398,1
Kaiserslautern	7614,0	82547,4	48544,0	100094,2	29291,2	47157,0	258456,0	60697,0	634403,0
Kapellen-Drusweiler	34,0	38,0	—	—	—	—	—	—	73,1
Zu übertragen	31735,8	383842,0	115066,0	201464,1	102724,0	258404,0	623877,4	672331,4	2389447,0

Digitized by Google

internen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Frachtgut.		Gewöhnliches Gut.												Lade- und Waag-Gebühren ꝛc.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Stückgut.		Wagenladungen. Classe A. I.		Classe A. II.		Classe B. I.		Classe B. II.		Special-Tarif.		Güter mit besonderen Taxen.							
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
97	43	635	43	55	25	—	—	56	42	80	44	26	36	—	—	25	12	8	—	10	19	996	24
37	59	353	2	70	21	71	55	64	14	141	7	79	26	—	—	30	27	5	25	2	54	856	50
17	52	135	20	170	34	44	40	35	12	1255	19	37	3	—	—	20	17	2	27	—	37	1719	21
184	22	2154	40	133	31	181	35	117	9	228	26	189	2	—	—	269	4	21	29	23	34	3502	52
24	13	125	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	18	1	19	153	17
145	8	1892	13	159	40	698	25	261	37	1557	32	412	52	35	42	98	8	37	31	20	13	5319	1
210	39	1406	32	142	51	128	45	247	34	175	28	48	11	81	47	19	8	18	22	57	38	2536	55
19	25	51	47	—	—	—	—	—	36	18	2	—	—	—	—	—	51	1	35	—	35	92	51
36	44	484	45	147	18	37	42	106	16	57	2	111	32	—	—	—	—	6	18	3	23	991	—
18	33	121	2	—	—	20	5	47	16	104	53	970	18	431	35	6	46	2	37	1	13	1724	18
435	7	2029	33	255	43	240	8	411	40	255	5	658	6	38	11	55	51	27	46	55	5	4462	15
188	—	1866	42	84	17	228	32	57	7	89	46	768	58	1321	15	42	14	16	28	10	53	4674	12
17	24	56	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	26	76	36
327	44	2792	21	334	59	1578	26	251	31	228	52	195	38	1553	32	81	16	32	33	26	6	7402	58
54	53	194	23	16	55	—	—	138	31	39	20	158	10	527	36	28	—	1	20	1	47	1160	55
49	55	283	57	11	19	9	41	40	21	—	—	31	16	—	—	13	8	3	32	1	2	444	11
139	59	426	34	68	33	128	21	77	43	261	46	126	31	1261	25	6	36	15	14	3	9	2515	51
61	30	573	4	43	49	4	40	68	15	18	—	228	1	—	—	42	54	6	10	3	14	1049	37
226	11	2161	43	213	28	205	15	110	16	364	58	163	23	896	20	5	20	26	19	30	34	4403	47
414	1	1759	9	356	22	78	45	4[illegible]3	19	853	48	1702	10	—	—	45	35	16	20	22	52	5732	21
52	37	478	6	22	26	49	15	32	13	12	26	—	—	—	—	1	45	7	40	3	46	660	14
43	56	175	1	4	23	9	30	68	8	901	40	291	22	178	34	4	54	2	28	3	8	1683	4
595	52	3354	55	869	22	893	10	746	51	2173	35	2906	38	178	13	355	49	42	3	29	12	12145	40
67	44	458	12	98	—	22	10	41	51	12	40	105	49	—	—	5	57	4	14	1	48	818	25
420	50	1962	50	296	22	400	7	565	11	879	16	853	51	2087	22	106	35	45	19	31	26	7649	9
172	50	1191	57	255	57	116	4	430	4	205	18	69	47	434	—	30	6	15	38	15	41	2937	22
11	37	173	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	—	16	185	44
14	9	186	56	73	55	83	23	43	19	—	—	24	41	—	—	—	—	6	49	1	4	434	16
143	39	1212	59	75	8	7	9	103	9	26	9	2120	49	258	58	17	11	23	17	12	45	4001	13
18	25	78	34	17	21	—	—	16	25	31	34	106	—	—	—	—	45	—	38	—	16	269	58
75	13	565	55	23	27	220	34	149	30	55	46	157	17	171	30	8	45	8	26	7	32	1443	55
678	50	2580	14	1064	28	1150	14	518	40	2150	35	1762	24	5175	26	229	49	44	35	33	49	15389	4
190	38	761	31	162	37	11	46	115	2	152	16	439	37	1015	29	15	10	5	29	8	20	2877	55
717	56	3238	20	319	32	482	42	386	53	844	32	3666	19	8769	—	92	42	53	57	47	8	18619	1
125	11	1365	59	175	26	140	10	71	5	36	52	116	46	124	5	9	22	17	1	17	21	2199	18
32	9	188	49	147	—	252	32	32	29	318	44	8	45	—	—	14	28	1	17	3	37	999	50
102	25	1002	13	3	48	22	56	157	39	138	35	668	58	—	—	1	54	10	26	8	45	2117	39
463	18	1643	9	290	46	9	40	192	48	297	50	291	38	916	15	57	18	28	58	44	58	4236	38
24	50	160	13	197	7	86	41	142	57	54	42	78	12	3	—	57	34	3	45	1	42	810	43
40	9	226	6	13	42	—	—	—	36	8	40	—	—	—	—	—	—	4	24	2	9	295	46
314	24	1279	52	129	14	201	12	128	29	140	52	123	4	200	6	24	34	11	56	19	59	2573	42
58	10	388	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	45	5	—	455	7
34	38	160	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	59	1	37	1	56	200	41
120	22	798	42	93	17	114	57	89	54	50	5	328	42	667	37	6	40	7	40	5	54	2283	50
30	18	93	41	25	30	56	14	53	48	91	52	—	—	16	20	12	36	1	10	1	22	382	51
40	38	200	49	10	12	24	30	—	37	103	43	5	47	—	—	—	—	4	46	—	51	391	53
708	15	4419	16	1394	58	1156	2	673	15	1345	35	963	15	2389	49	260	59	48	30	40	47	13400	41
49	8	412	57	56	11	60	51	45	11	106	44	47	2	22	—	22	45	7	16	2	38	822	43
2807	38	15588	10	5462	17	8634	26	3226	2	4021	24	12257	38	2899	34	1269	34	165	34	144	1	56476	18
10	37	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	23	20	24
10873	48	63860	58	13547	31	17863	10	10607	25	19891	33	33301	34	31654	41	3399	58	833	31	774	27	206608	36

Digitized by Google

Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des

Stationen.	Gewicht der Sendungen.								Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.							
		Stückgut.	Wagenladungen.				Special-Tarif.	Güter mit besonderen Taxen.	
			Classe A.		Classe B.				
			I.	II.	I.	II.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Uebertrag . .	31735,6	383842,6	115066,6	201464,1	102724,8	258404,6	623877,4	672331,4	2389447,6
Kapsweyer	44,6	872,6	—	—	—	—	1000,6	12878,6	14794,9
Kindsbach	65,6	1224,3	—	—	—	—	1400,6	15082,6	17771,6
Kirchheim a. Eck . . .	253,6	4458,6	1630,1	682,6	1759,6	1240,6	3200,6	—	13223,8
Kirchheimbolanden. . .	264,6	2311,3	402,6	—	1876,6	2000,6	11200,6	4396,6	22450,2
Knöringen	475,1	5911,6	3146,6	200,6	2028,8	2310,6	700,6	1586,6	16358,6
Königsbach	70,6	377,1	—	—	400,6	—	—	800,6	1647,3
Kusel	935,3	16112,6	2035,8	1545,1	3262,6	6894,6	16900,6	2277,3	49962,4
Lambrecht	1330,6	23380,4	10341,6	5357,6	9201,6	5400,6	3800,6	19933,6	78745,6
Landau	4076,6	35885,7	14207,6	29241,6	19284,6	34900,6	15005,6	424286,6	576887,7
Landstuhl	1452,6	15428,6	3141,1	6664,6	4902,6	14923,6	39400,6	40818,6	126731,6
Langenkandel	914,5	9512,6	730,6	2828,4	1289,3	3700,6	15100,6	114940,6	149015,5
Langmeil	192,6	4496,6	436,6	300,6	568,6	2600,6	6200,6	65069,8	79864,1
Liugenfeld	173,6	2666,6	255,8	2205,2	207,6	4536,6	6800,6	13082,6	29925,6
Ludwigshafen	8000,7	57132,7	46229,6	42284,7	70026,6	51005,7	179912,6	868815,1	1323406,1
Lustadt	257,6	3554,4	208,6	300,6	933,1	4750,6	10000,6	24106,6	44108,5
Maikammer	671,4	11487,6	3785,4	2660,6	3056,6	6215,6	15500,6	8610,6	51986,1
Mannweiler.	124,4	4434,6	729,6	700,6	677,6	1910,6	1300,6	—	9875,4
Marnheim	268,6	4320,6	200,6	300,6	636,8	2520,6	3400,6	4708,1	16354,6
Maximiliansau . . .	2424,6	23559,7	11852,7	12539,4	27700,8	14550,6	55819,7	180509,8	328955,8
Morschheim	38,4	309,6	200,6	—	—	—	—	—	548,6
Münster a. Stein. . .	494,8	2256,4	424,6	2200,6	4661,1	6851,8	78917,6	2167,3	97971,9
Mußbach	467,8	8431,4	4347,6	4575,6	4202,6	4898,6	18700,6	4618,6	50240,2
Mutterstadt	656,4	5173,6	5190,6	18322,8	9021,8	114639,6	4900,6	28095,6	185999,7
Neustadt	4875,7	49967,6	27581,6	43294,6	26447,6	58026,6	68300,6	43490,8	321983,8
Niedermohr	87,6	1643,6	—	100,6	0,8	—	400,6	15182,6	17413,6
Oggersheim	486,7	4394,6	2853,6	3078,8	8560,6	7978,6	10807,6	28146,6	66306,9
Ramstein	227,6	3407,4	501,6	781,6	774,6	410,6	2600,6	13104,6	21804,8
Rehweiler	32,6	1265,8	—	—	—	—	—	—	1298,1
Rheingönheim	619,6	2351,1	892,6	3301,6	304,3	4178,2	10600,6	13966,6	36212,6
Rockenhausen	510,7	11794,6	2255,6	601,6	1562,3	2100,6	2101,6	450,4	21375,6
Rohrbach	870,3	7942,6	3203,4	4057,6	2355,7	12613,6	8100,6	39665,4	78807,6
St. Ingbert	1629,2	33131,6	5317,1	5172,7	5453,3	8043,6	34727,6	23603,6	117077,1
Schaidt	328,6	4568,4	200,6	—	333,6	—	2700,6	18989,8	27120,6
Schifferstadt	563,6	6000,6	805,4	402,6	1618,4	1545,4	2000,6	37421,1	50357,1
Schwarzenacker. . . .	93,6	2286,6	100,6	—	348,2	200,6	1200,6	16255,6	20483,3
Sembach-Neuhemsbach .	102,6	2258,2	200,6	100,6	201,6	100,6	1600,6	1800,6	6362,7
Siebeldingen-Birkweiler .	45,6	810,6	100,6	400,6	154,6	1200,6	—	—	2710,4
Speyer	4104,1	34955,4	9657,8	16858,6	15364,4	27070,6	105610,6	205591,8	419211,3
Steinwenden	208,8	3775,6	624,8	1129,6	151,1	600,6	1200,6	2436,6	10125,3
Theisbergstegen . . .	58,1	1896,8	1024,6	956,6	0,8	310,6	—	190,6	4434,9
Wachenheim.	443,3	5730,7	1108,8	812,6	1245,6	4820,8	7000,6	29508,6	50668,2
Weidenthal	366,6	5269,6	436,6	200,6	207,8	944,6	1200,6	720,6	9342,7
Weißenburg	1288,5	10341,7	9375,8	11712,6	2579,6	50115,6	41100,6	2206,6	128719,8
Westheim	108,6	1278,7	354,6	200,6	412,6	1000,6	10425,6	2100,6	15878,7
Winden	248,6	3710,1	601,6	804,6	1186,2	1200,6	1000,8	5241,6	13990,8
Winnweiler.	611,6	10562,8	1151,6	805,6	3110,6	4005,1	47734,6	2000,6	69978,8
Wörth	360,6	2777,8	—	—	—	—	—	110190,6	113327,8
Würzbach	242,6	7414,7	1206,6	3584,6	769,3	1427,6	1600,6	5346,6	21591,6
Zeiskam	522,6	5330,8	1119,7	1403,6	783,6	6267,6	6400,6	42587,6	64414,6
Zweibrücken.	3952,3	45660,6	15864,1	55419,6	15535,6	26060,6	58330,6	333616,6	554437,3
Summa . .	78375,8	897667,6	311092,8	489545,6	357881,6	764461,6	1539765,1	3502915,6	7941704,4

Digitized by Google

internen Güterverkehrs im Jahre 1874. (Schluß.)

Fracht für:																							
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.												Lade- und Waag-Gebühren ꝛc.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Stückgut.		Wagenladungen.								Güter mit besonderen Taxen.									
				Classe A.				Classe B.				Special-Tarif.									
				I.		II.		I.		II.											
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
10873	48	63860	58	13547	31	17863	10	10607	25	19891	33	33301	34	31654	41	3399	58	833	31	774	27	206608	36
12	5	146	30	—	—	—	—	—	—	—	—	66	20	718	33	3	30	1	24	3	44	952	6
23	51	136	52	—	—	—	—	—	—	—	—	69	15	384	31	—	—	7	3	1	14	622	46
92	53	715	13	197	26	54	21	186	40	83	35	181	52	—	—	13	31	9	47	5	19	1540	37
112	30	536	13	42	—	—	—	202	15	91	24	520	27	488	32	76	1	11	30	12	15	2093	7
146	4	842	17	201	4	13	—	170	13	120	58	50	46	109	15	8	31	11	36	11	13	1684	57
23	5	53	31	—	—	—	—	50	10	—	—	—	—	28	35	5	15	—	35	1	17	162	28
467	41	3603	31	361	3	201	9	459	41	735	56	1132	16	56	33	77	31	34	21	43	22	7173	4
366	50	3121	41	1108	7	419	28	733	25	375	45	197	45	790	16	217	53	41	21	34	19	7406	50
1268	29	5797	45	1241	8	2460	44	1561	15	2508	2	723	28	16930	36	468	17	118	26	107	53	33186	3
562	12	2576	4	379	47	650	51	523	13	1113	5	1943	23	972	6	91	39	33	46	20	37	8866	43
270	13	1684	35	122	9	281	34	163	44	323	32	697	56	5929	22	94	40	18	58	39	25	9626	8
67	22	570	17	60	50	31	20	63	12	211	47	192	25	1296	51	17	44	7	43	5	7	2524	38
49	32	340	37	20	18	154	12	13	55	363	59	335	31	679	17	25	16	3	19	5	52	1991	48
3023	55	9804	47	4836	15	3606	59	7247	53	4874	21	12237	25	78197	23	9070	—	164	6	188	55	133251	59
79	8	427	19	46	43	37	24	80	20	521	24	718	3	1129	36	3	2	16	44	8	57	3068	40
220	39	1451	43	291	49	134	14	259	34	319	53	728	55	509	39	65	8	13	41	12	28	4007	43
42	2	758	20	100	41	88	46	66	53	116	22	78	54	—	—	4	33	7	3	6	48	1270	22
87	53	640	24	19	33	28	18	62	59	153	8	156	50	305	55	6	1	10	8	9	29	1480	38
796	55	4284	52	1402	12	1462	31	2756	50	1520	29	2997	34	14125	36	350	33	92	32	105	15	29895	19
14	51	60	19	8	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	28	84	16
187	43	482	17	80	43	255	49	379	52	502	37	2305	44	230	2	54	45	7	59	15	7	4502	38
134	9	1031	27	532	59	347	23	485	13	315	39	1011	30	81	12	68	39	10	10	8	1	4026	22
166	31	650	11	275	36	789	54	847	35	6158	43	291	55	1581	—	31	12	4	44	13	26	10810	47
1359	8	7781	12	2903	37	3801	15	2443	12	4344	39	3380	53	2867	47	858	44	151	49	62	16	29954	32
27	30	205	23	—	—	6	47	—	6	—	—	24	12	210	26	—	—	4	48	2	4	481	16
163	42	600	6	183	14	116	51	498	47	354	45	684	42	1905	6	37	27	7	38	10	7	4562	25
90	18	537	10	35	12	46	16	93	47	18	46	132	52	293	12	2	31	6	11	11	13	1267	29
13	24	176	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	1	18	192	54
158	27	299	22	38	33	163	5	31	26	184	22	561	55	488	45	13	3	6	19	10	9	1955	26
182	43	1855	38	320	4	43	58	182	22	202	42	117	58	18	17	72	59	34	6	15	12	3045	59
253	12	1126	43	282	49	249	11	222	9	853	38	370	49	1439	52	31	16	18	58	18	43	4867	20
850	12	7643	25	1057	27	771	57	1049	23	1382	42	4111	53	1575	46	282	20	67	10	46	8	18838	23
100	9	666	12	24	30	—	—	42	19	—	—	102	19	982	22	147	10	11	59	18	30	2095	30
144	29	701	55	50	—	19	3	130	59	81	43	100	21	1333	24	13	34	7	15	10	28	2593	11
32	18	354	29	11	5	—	—	62	59	5	50	60	54	650	18	13	4	3	40	1	21	1195	58
37	10	296	40	14	30	5	20	14	47	4	40	61	59	105	—	13	32	3	34	4	5	561	17
17	40	140	39	8	28	43	10	7	3	102	26	—	—	—	—	5	15	1	10	1	17	327	8
1340	21	5470	6	971	28	1244	30	1557	56	1927	56	6191	39	8563	42	232	44	83	35	61	2	27644	59
59	51	608	23	61	2	73	39	28	21	70	48	43	49	41	2	6	11	7	43	8	21	1009	10
21	50	241	20	109	50	66	19	—	6	22	28	—	—	4	31	1	45	3	12	2	57	474	18
122	26	924	31	159	38	96	13	126	21	300	9	446	31	261	27	6	36	6	56	11	2	2461	50
87	19	691	3	39	40	17	20	21	25	41	16	60	16	33	36	—	45	8	22	6	58	1008	—
466	33	1960	54	1628	24	1400	39	315	12	4554	42	3011	26	188	12	253	49	33	56	30	36	13844	23
29	41	155	55	31	44	18	9	41	14	128	10	365	1	119	22	1	55	1	59	1	41	894	51
76	8	484	43	61	13	83	35	117	4	111	56	34	24	334	49	14	32	6	50	7	23	1332	37
208	35	1713	11	190	44	86	3	281	57	242	8	2017	1	38	30	47	57	20	19	20	12	4866	37
104	57	395	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5748	3	—	—	6	32	6	37	6261	55
111	8	1458	42	129	44	228	19	88	25	97	30	89	1	249	37	26	16	12	43	11	50	2503	15
152	46	835	9	105	4	123	35	82	15	431	52	384	24	1458	29	49	40	8	21	26	44	3658	19
2097	12	10061	22	2579	43	5474	53	2204	12	2449	—	3252	44	14411	25	524	25	122	37	174	26	43351	59
27399	30	150963	48	35873	47	43061	14	36566	4	58216	20	85546	51	199522	32	16811	9	2110	43	2017	38	658089	36

Digitized by Google

№ 6.

Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des Saarbrücken=

Monate.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								Güter mit beſonderen Taxen.	
		Classe		Wagenladungs=Classe				Special=Tarif			
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . 1874	1576,2	3654,4	24057,1	5096,2	17337	61284,2	50810	1100	77800	13418,2	256133,7
Februar . . „	1524,7	3698	23753,5	3940,4	13348,2	37034,7	75170	1000	87200	16962	263632,2
März . . „	1761,1	3747,2	28137,2	4824,7	16300,4	74891,2	92231	6828,2	112600	17548,2	358871,6
April . . „	1450,2	3490,2	24955,2	4360,2	18159,2	40243,4	66000	4152,2	112600	18514,7	293927,2
Mai . . . „	1661,5	4218,2	28430,7	5507,2	18981,4	55867,2	98000	2246,4	127210	34716,2	376840,2
Juni . . . „	1776,2	3510,7	29105,2	4291	15655,2	54640,2	102797	—	151000	33122,2	395899,2
Juli . . . „	2153,4	3703,7	29244	4000,2	14559,5	65376,2	73618	664	184800	51588,2	429708,2
August . . „	2408,6	4708,2	32639	3996	16427,6	50690	75219	802	138600	30171,1	355661,2
September . „	2433,2	5109,4	32107,2	4920	22754,2	60608	68200	1700	135610	30858,2	364302
October . . „	2711,2	5542,2	34297,2	2976	17903,2	62264	60382	2000	152000	25436	365513,4
November . „	1944	5109	29571,7	3880	19762,2	59026	58144	2066	112940	15095	307588
December . „	1654	4884,5	26271,2	5410	20866,2	45052	47938	1948	59236	18788	232048,6
Summa . .	23106	51377,3	342571,5	53203	212057,5	666977,2	868509	24507,5	1451596	306220,7	4000126,3

Digitized by Google

Hessen-Pfälzischen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
497	41	784	59	3206	49	836	36	1717	36	3103	29	3527	8	112	2	4079	38	3712	36	37	39	27	4	21643	17
499	51	823	25	3261	30	576	11	2110	12	2679	42	4478	—	100	45	5172	17	3018	38	24	11	20	7	22764	49
594	20	812	59	3754	33	667	38	1884	47	3090	20	5816	33	874	10	6873	38	3361	9	49	7	42	58	27825	12
515	17	761	14	3342	14	646	45	2417	2	2441	8	5379	21	549	—	6385	40	2900	21	39	21	39	20	25416	43
568	52	906	55	3665	3	906	39	2050	17	3192	29	6759	33	165	46	7408	47	5515	22	42	44	38	3	31220	30
622	17	685	50	3724	31	668	18	1937	17	3195	3	6361	50	—	—	8051	44	6173	35	48	15	49	4	31517	44
755	15	707	14	3667	29	613	46	1830	28	3173	58	4554	20	55	19	11247	47	7350	7	43	42	45	52	34045	17
1090	46	1142	17	4888	26	792	11	1786	12	3861	11	5661	15	74	25	8262	37	5813	50	56	5	54	1	33483	16
928	42	1341	48	4880	45	810	2	2625	31	4198	34	4496	36	134	28	8578	2	5780	34	58	1	68	53	33901	56
1289	4	1266	57	5263	7	568	57	2113	29	3996	28	4004	59	167	56	9107	50	4046	21	53	2	64	9	31942	19
795	59	1202	2	4861	28	760	33	2404	25	3639	11	4500	44	156	25	7305	8	3822	1	41	18	66	46	29556	—
684	33	1193	38	4119	21	1016	42	2784	13	3343	17	3237	44	127	44	4065	57	3698	41	20	5	31	38	24323	33
8842	37	11629	18	48635	16	8864	18	25661	29	39914	50	58778	3	2518	—	86539	5	55196	15	513	30	547	55	347640	36

Digitized by Google

№ 7. **Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des Saarbrücken-**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Special-Tarif		Güter mit besonderen Taxen.	
		Classe		Wagenladungs-Classe							
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Berbach	742,5	140,5	11177,1	—	1118,7	166858,1	15666,0	100,0	14000,0	—	209802,3
Homburg	1283,8	5481,7	36184,2	503,1	9319,0	32349,7	83600,0	—	42600,0	—	211321,3
St. Ingbert	190,8	815,8	4683,9	1226,9	8226,8	5767,1	4400,0	600,0	21080,0	—	46991,4
Hassel	12,1	20,1	33,8	—	0,5	100,0	1200,0	—	—	—	1366,3
Niederwürzbach	51,0	69,0	567,0	100,0	3498,9	11568,9	38100,0	—	91600,0	—	145554,7
Blieskastel	482,0	597,1	4031,0	659,0	11040,3	6045,2	5800,0	—	27400,0	—	56055,3
Bierbach	36,9	32,0	234,9	—	—	—	—	—	—	—	303,8
Schwarzenacker	36,7	8,7	1579,4	3194,1	319,7	2437,5	6800,0	—	—	—	14376,1
Zweibrücken	1975,8	3513,5	63475,5	1116,0	12438,4	133109,8	11200,0	300,0	4600,0	—	231729,0
Einöd	29,5	—	50,9	—	—	—	—	—	—	—	80,4
Bruchmühlbach	1530,1	414,8	5029,9	203,5	2889,2	9731,1	19000,0	—	53600,0	—	92397,8
Hauptstuhl	17,8	84,0	473,9	—	—	—	—	—	—	—	575,1
Landstuhl	656,9	1104,9	5607,9	114,0	728,8	16765,9	74200,0	400,0	68400,0	351,0	168328,1
Kusel	342,0	1347,8	5329,0	579,8	957,0	2785,1	800,0	—	11400,0	—	23541,4
Altenglan	166,1	300,1	2903,9	506,0	2041,2	2648,0	4100,0	—	167600,0	—	180565,3
Theisbergstegen	62,0	9,9	271,9	100,0	3,4	807,0	—	—	57400,0	—	58653,8
Eisenbach	23,4	5,8	184,4	244,9	82,4	100,0	—	—	—	—	640,3
Rehweiler	13,0	3,1	34,4	—	—	—	—	—	—	—	50,5
Glan-Münchweiler	62,4	218,8	1322,9	214,0	183,8	1623,0	2600,0	—	—	—	6224,0
Niedermohr	85,6	13,0	63,3	100,0	—	300,0	—	—	—	—	561,9
Steinwenden	410,9	182,5	787,1	—	41,4	1018,0	3600,0	—	—	—	6039,2
Ramstein	87,0	82,0	969,1	—	18,0	1430,0	14700,0	—	—	—	17286,7
Kindsbach	20,5	10,0	665,8	—	11,0	1000,0	26900,0	—	4600,0	—	33208,3
Kaiserslautern	3573,9	13808,8	57974,5	4232,8	35684,4	78028,8	115750,0	1000,0	32800,0	—	342852,7
Hochspeyer	28,9	108,4	1213,0	638,8	792,9	1315,0	80616,0	—	200,0	—	84911,9
Ebernburg	47,9	100,9	686,9	100,0	302,1	570,0	2500,0	—	3200,0	—	7506,4
Altenbamberg	69,5	49,1	664,4	—	—	—	—	—	—	—	783,0
Hochstätten	125,9	41,5	912,8	100,0	212,7	7626,0	5200,0	—	200,0	—	14418,9
Alsenz	541,2	1835,4	6496,5	100,0	922,8	27563,8	12900,0	—	1000,0	—	51359,5
Mannweiler	60,3	258,0	920,1	—	368,8	2900,0	1000,0	—	11600,0	—	17107,2
Bayerfeld-Cölln	41,9	31,8	1141,4	—	205,9	1620,0	17400,0	—	170400,0	—	190839,1
Dielkirchen	124,3	60,4	935,7	—	148,8	4540,0	4700,0	—	7000,0	—	17509,8
Rockenhausen	186,0	595,0	5236,7	316,0	552,1	7562,8	10000,0	—	4000,0	—	28449,0
Imsweiler	42,8	65,4	331,3	—	100,5	800,0	6800,0	—	25200,0	—	33340,0
Winnweiler	226,3	685,5	3936,2	100,0	846,9	5109,5	400,0	200,0	2200,0	—	13704,4
Langmeil	150,5	27,9	239,9	—	2927,8	8624,0	800,0	—	33200,0	—	45969,2
Börrstadt	8,9	8,9	120,9	—	1,4	500,0	2200,0	—	—	—	2839,8
Göllheim-Treisen	20,9	130,0	452,0	100,0	14,4	1111,0	600,0	—	600,0	—	3028,8
Marnheim	13,4	54,1	342,9	100,0	6,8	314,0	—	—	400,0	—	1231,8
Albisheim	22,8	12,8	239,4	—	207,2	2068,9	—	—	4800,0	—	7350,4
Harxheim-Zell	46,9	—	77,9	—	10,2	300,0	—	—	—	—	434,9
Sembach-Neuhemsb.	3,4	45,5	102,9	—	1,4	300,0	2200,0	—	—	—	2652,8
Enkenbach	56,1	218,0	517,7	700,0	17,3	810,0	7600,0	—	39600,0	—	49519,1
Frankenstein	29,8	46,1	1500,3	—	231,5	4257,7	64100,0	—	—	—	70165,1
Weidenthal	11,8	20,8	200,1	—	18,7	930,0	14100,0	—	—	—	15281,6
Lambrecht	306,0	1230,8	5081,9	1697,1	686,7	9677,8	9759,0	—	600,0	—	29038,9
Neustadt	1538,1	3675,8	18512,0	4148,8	17411,9	19434,8	39608,0	12436,0	3556,0	5526,7	125847,8
Weißenburg	18,5	19,8	558,9	636,0	553,3	350,0	7600,0	—	—	—	9736,8
Schaidt	34,1	55,5	76,5	—	—	—	10000,0	—	—	—	10166,1
Winden	1,7	20,8	11,2	—	—	—	—	—	—	—	33,8
Zu übertragen	15647,8	37659,0	254140,8	21829,3	115144,7	582757,0	728799,0	15036,0	904836,0	5877,7	2681728,8

Digitized by Google

Hessen-Pfälzischen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
33	24	22	42	283	50	—	—	18	14	2300	55	216	13	—	59	243	6	—	—	—	52	—	13	3120	28
124	23	488	16	1618	25	33	21	245	49	867	32	2166	4	—	—	1030	41	—	—	16	7	40	23	6631	1
51	22	160	52	657	10	99	52	515	9	308	27	221	36	22	42	1038	26	—	—	1	31	2	23	3079	30
2	41	4	10	2	51	—	—	—	2	6	13	51	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	67	—
10	19	10	53	47	41	7	42	187	52	579	44	1651	18	—	—	3344	20	—	—	—	53	—	23	5841	5
55	9	133	57	301	36	37	33	463	6	290	19	207	48	—	—	889	28	—	—	2	5	2	10	2383	11
5	34	4	36	15	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	25	36
6	20	1	16	98	12	147	22	12	17	83	56	216	2	—	—	—	—	—	—	4	39	1	15	571	19
425	4	765	33	4701	48	68	56	564	1	5742	20	446	38	7	51	156	55	—	—	53	20	28	32	12960	58
4	54	—	—	3	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	19
240	22	96	58	376	22	10	27	209	58	485	40	710	50	—	—	1728	42	—	—	3	56	1	19	3864	34
5	44	13	24	42	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	17	64	15
151	15	226	57	510	32	9	40	47	54	1056	51	3377	27	13	32	2439	26	6	23	7	49	1	39	7849	25
160	45	361	2	922	19	82	28	90	18	262	45	51	12	—	—	695	17	—	—	3	49	9	46	2639	41
74	54	77	12	444	38	63	3	222	3	289	50	295	17	—	—	9405	23	—	—	1	12	—	50	10874	22
23	31	1	51	36	55	10	5	—	21	79	42	—	—	—	—	3149	57	—	—	—	25	—	—	3302	47
7	59	1	4	25	17	25	48	7	19	13	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	81	32
4	26	—	49	4	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	51
20	58	58	39	193	18	13	20	15	23	140	19	153	6	—	—	—	—	—	—	—	57	—	28	596	28
24	52	2	7	8	39	11	4	—	—	22	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	3	69	38
100	47	39	40	87	14	—	—	3	13	73	11	172	34	—	—	—	—	—	—	—	48	—	7	477	34
21	31	15	18	91	18	—	—	1	17	94	17	763	20	—	—	—	—	—	—	—	28	—	3	987	32
5	19	1	28	76	3	—	—	—	48	63	28	1319	44	—	—	191	36	—	—	8	14	3	42	1670	22
1132	23	2499	30	7427	30	513	3	2769	45	6162	17	7165	40	47	50	1754	27	—	—	162	57	125	25	29760	47
10	9	19	53	173	50	70	12	81	17	117	6	5750	24	—	—	12	8	—	—	—	8	—	33	6235	40
2	19	4	39	22	36	1	40	4	22	9	30	46	40	—	—	58	52	—	—	—	—	—	21	150	59
4	38	2	38	19	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	20	28	34
10	17	2	35	38	21	3	2	4	25	215	35	372	12	—	—	4	33	—	—	—	3	2	4	653	7
58	57	135	52	342	19	3	30	27	32	927	25	656	—	—	—	25	18	—	—	2	53	5	54	2185	40
9	7	23	4	62	53	—	—	13	14	106	—	31	12	—	—	333	30	—	—	—	3	—	17	579	20
7	27	2	57	74	18	—	—	7	56	58	15	566	24	—	—	5143	12	—	—	—	30	—	17	5861	16
20	20	9	51	67	—	—	—	6	31	209	8	394	44	—	—	222	42	—	—	—	3	—	24	930	43
39	19	70	33	510	53	36	14	31	24	408	39	776	28	—	—	133	47	—	—	1	12	1	24	2009	53
10	3	8	13	35	6	—	—	6	14	42	—	289	20	—	—	903	14	—	—	—	23	—	27	1295	—
56	29	108	7	443	38	7	40	69	30	418	8	33	52	14	22	112	16	—	—	2	40	3	39	1270	21
62	35	4	42	34	28	—	—	350	25	887	3	69	10	—	—	2236	54	—	—	—	17	—	23	3645	57
2	33	1	37	19	46	—	—	—	10	55	14	208	28	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	287	57
7	34	24	22	86	26	20	24	1	19	112	58	55	—	—	—	39	—	—	—	—	3	—	6	347	12
5	53	13	24	66	58	17	30	—	52	38	13	—	—	—	—	20	—	—	—	—	28	—	43	164	1
9	23	3	11	36	8	—	—	32	18	270	40	—	—	—	—	394	22	—	—	—	—	—	9	746	11
19	37	—	—	18	15	—	—	1	36	32	58	—	—	—	—	—	—	—	—	3	26	—	55	76	47
1	21	8	22	16	21	—	—	—	19	9	40	227	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	263	26
17	47	46	53	73	1	74	—	2	2	78	36	585	16	—	—	2434	13	—	—	1	44	—	29	3314	1
11	30	9	52	244	35	—	—	24	36	437	43	4865	52	—	—	—	—	—	—	1	13	3	12	5598	33
4	42	4	9	34	44	—	—	2	10	97	50	1115	10	—	—	—	—	—	—	1	39	—	14	1260	38
137	24	313	12	940	26	289	13	79	12	1032	17	843	27	—	—	42	14	—	—	3	12	60	3	3740	40
764	56	1006	36	3757	23	720	7	2266	25	2301	45	3277	27	1500	30	251	40	623	6	36	47	28	45	16535	27
14	9	8	45	176	6	155	50	116	54	61	11	1043	2	—	—	—	—	—	—	7	15	2	53	1586	5
25	25	18	24	25	13	—	—	—	—	—	—	1230	16	—	—	—	—	—	—	1	34	—	—	1300	52
1	16	7	27	3	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	14
4009	6	6847	32	25301	57	2533	6	8505	32	26852	6	41623	33	1607	46	38435	39	629	29	338	24	333	39	157017	49

Digitized by Google

Stationsweise Ueberſicht des Ergebniſſes des Saarbrücken=

Stationen.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.									
		Classe		Wagenladungs=Classe				Special=Tarif		Güter mit beſonderen Taxen.	
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Uebertrag . .	15647,5	37659,2	254140,6	21829,3	115144,7	582757,6	728799,0	15036,0	904836,0	5877,7	2681728,3
Maximiliansau . .	119,7	887,0	1496,0	649,2	583,4	980,6	7700,0	200,0	600,0	464,0	13680,2
Wörth	0,6	—	2,9	—	—	—	—	—	—	—	3,5
Langenkandel . . .	25,8	67,6	497,3	—	922,0	200,0	7400,0	—	—	—	9113,2
Bergzabern . . .	68,1	29,0	356,4	138,0	46,1	200,0	400,6	—	—	—	1237,6
Barbelroth=Oberhauſ.	—	—	3,2	—	—	—	—	—	—	—	3,2
Rohrbach	63,0	57,6	1120,7	446,1	1091,4	300,0	200,0	—	—	—	3278,7
Landau	432,8	731,2	5460,1	1359,5	777,3	7988,7	6400,0	—	3000,0	—	26149,6
Dreihof	—	14,2	13,2	—	—	411,0	1000,0	—	—	—	1438,4
Hochſtadt	4,2	—	367,7	—	0,6	—	—	—	—	—	373,2
Zeiskam	93,7	51,2	1373,0	—	15,5	100,0	200,0	—	—	—	1833,4
Luſtadt	4,6	4,4	480,7	—	3,2	—	400,0	—	—	—	893,6
Weſtheim	1,2	3,3	3,6	—	—	—	—	—	—	—	7,7
Knöringen	37,4	5,3	2051,0	933,2	17,4	3028,7	1000,0	—	200,0	—	7273,6
Edesheim	81,6	209,6	1309,2	3094,2	468,6	887,0	200,0	—	—	—	6249,8
Edenkoben	324,6	426,8	1978,3	1547,7	187,6	577,0	200,0	—	—	—	5242,2
Maikammer . . .	54,1	42,1	1171,8	2515,6	136,1	202,6	1400,0	—	200,0	—	5722,0
Mußbach	68,4	175,6	1967,7	236,0	799,6	1206,2	200,0	—	—	—	4653,7
Deidesheim . . .	42,4	104,5	1054,6	666,1	4085,1	100,0	200,0	—	—	—	6252,3
Wachenheim . . .	16,6	16,1	189,4	—	16,6	—	—	—	—	—	238,3
Dürkheim	147,4	336,6	1949,6	272,0	241,8	1399,6	1000,0	—	3400,0	—	8746,4
Erpolzheim=Ungſtein.	1,7	0,6	4,0	—	—	—	—	—	1400,0	—	1406,3
Freinsheim . . .	353,5	3,4	269,6	—	20,6	130,0	200,0	—	—	—	977,1
Kirchheim a. d. Ecк.	8,7	39,6	848,6	100,0	7,8	7162,0	—	—	800,0	—	8966,5
Grünſtadt	348,6	182,2	2128,6	339,2	48,1	500,0	—	—	279000,0	—	282547,9
Albsheim a. d. Eis.	15,2	3,9	1126,8	456,4	—	100,0	—	—	92600,0	—	94302,3
Bockenheim=Kindenh.	8,5	—	164,1	—	145,6	—	—	—	38000,0	—	38318,7
Haßloch	39,2	290,6	1044,6	—	3145,2	2739,5	1900,0	—	—	—	9159,6
Böhl=Iggelheim . .	0,7	3,0	6,4	—	100,2	—	—	—	—	—	110,1
Schifferſtadt . . .	21,1	12,4	166,7	—	295,8	2420,0	6400,0	—	—	—	9316,1
Germersheim . . .	279,9	436,1	1889,2	125,0	208,6	3192,6	2400,0	—	—	—	8531,1
Lingenfeld	1,0	0,7	60,4	—	0,8	—	—	—	—	—	62,6
Berghauſen . . .	4,6	0,6	40,4	—	6,2	501,0	—	—	—	—	553,1
Speyer	739,2	1124,2	10517,6	1100,0	5825,6	1276,0	24485,0	400,6	1810,0	1619,6	48897,7
Mutterſtadt . . .	5,6	11,1	126,3	102,0	310,6	—	200,0	—	—	—	755,9
Rheingönheim. . .	1,0	0,6	330,6	—	400,0	2588,0	4200,0	—	—	—	7520,3
Ludwigshafen. . .	2010,2	3083,6	13737,4	6837,7	67998,0	29899,5	70106,0	8871,8	94200,0	176557,8	473301,5
Oggersheim . . .	58,6	14,5	70,4	—	0,8	711,6	—	—	—	—	855,9
Frankenthal . . .	395,6	1386,1	3697,5	100,0	1236,4	7982,4	—	—	1600,0	9687,8	26085,8
Bobenheim . . .	128,4	1,6	2,6	—	—	—	—	—	400,0	—	532,5
Transit von und nach Heſſen ꝛc. . . .	1449,5	3959,6	19354,6	10355,1	7769,3	7436,6	11919,0	—	29550,0	112014,4	203808,6
Summa . .	23106,6	51377,3	342571,5	53203,0	212057,8	666977,6	868509,0	24507,8	1451596,0	306220,7	4000126,3

Digitized by Google

Hessen-Pfälzischen Güterverkehrs im Jahre 1874. (Schluß.)

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
4009	6	6847	32	25301	57	2533	6	8505	32	26852	6	41623	33	1607	46	38435	39	629	29	338	24	333	39	157017	49
94	50	368	21	484	33	168	9	109	45	181	5	1069	2	23	48	79	20	43	16	2	28	11	41	2636	18
—	31	—	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28
19	6	27	52	154	52	—	—	190	43	39	47	894	54	—	—	—	—	—	—	—	31	—	16	1328	1
55	51	11	44	112	15	34	4	9	24	33	58	57	30	—	—	—	—	—	—	—	17	—	15	315	18
—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
47	9	19	47	304	59	104	42	178	30	46	58	23	12	—	—	—	—	—	—	1	22	—	39	727	18
272	56	234	41	1396	8	318	45	127	46	1148	34	748	32	—	—	272	42	—	—	13	50	11	44	4545	38
—	—	5	23	3	10	—	—	—	—	56	52	118	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183	49
3	29	—	—	100	44	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	104	52
62	20	18	30	364	4	—	—	2	31	18	12	22	20	—	—	—	—	—	—	—	13	4	57	493	7
3	34	1	39	138	11	—	—	—	41	—	—	57	36	—	—	—	—	—	—	—	58	—	26	203	5
—	58	1	10	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
23	31	1	48	502	17	187	25	2	45	428	47	121	—	—	—	21	—	—	—	—	14	—	40	1289	27
50	2	48	19	309	35	570	27	71	25	131	12	24	12	—	—	—	—	—	—	1	39	2	43	1209	34
184	5	128	4	449	30	306	4	26	—	75	57	19	50	—	—	—	—	—	—	3	47	16	53	1210	10
29	27	13	6	255	12	451	8	16	44	25	4	146	8	—	—	16	34	—	—	1	38	5	10	960	11
36	39	46	45	449	13	48	42	143	14	107	9	20	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	15	852	50
23	3	31	32	226	12	119	32	581	20	12	39	23	38	—	—	—	—	—	—	—	52	3	59	1022	47
10	12	4	35	42	52	—	—	2	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	17	60	29
86	8	105	26	471	53	57	34	41	33	209	22	123	6	—	—	303	18	—	—	4	17	1	16	1403	53
1	8	—	14	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	20	—	—	—	10	—	—	119	48
196	8	1	17	61	52	—	—	3	15	22	22	26	48	—	—	—	—	—	—	—	21	—	4	312	7
5	57	12	41	209	8	15	—	—	51	1167	42	—	—	—	—	20	40	—	—	—	7	—	18	1432	24
201	34	52	54	497	7	70	4	7	46	41	24	—	—	—	—	23020	—	—	—	7	2	9	14	23907	5
6	8	—	47	240	17	58	40	—	—	14	10	—	—	—	—	7614	48	—	—	—	—	—	6	7934	56
4	47	—	—	39	35	—	—	21	46	—	—	—	—	—	—	2894	52	—	—	—	—	—	—	2961	—
23	24	84	2	251	52	—	—	458	43	369	25	108	56	—	—	—	—	—	—	2	20	—	10	1298	52
—	23	1	—	1	44	—	—	14	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	17	31
13	6	4	6	41	55	—	—	53	15	326	—	690	8	—	—	—	—	—	—	—	37	—	24	1129	31
204	5	169	56	555	9	30	38	43	44	634	34	347	14	—	—	—	—	—	—	10	7	6	31	2001	58
—	42	—	15	18	9	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	4	19	29
3	34	—	14	10	42	—	—	1	14	77	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	93	47
483	30	405	59	2642	15	247	8	1001	14	211	49	3011	24	40	20	159	1	207	4	53	31	43	28	8506	43
3	14	3	47	33	31	25	29	54	51	—		22	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	38
—	19	—	14	77	27	—	—	77	16	423	16	560	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1139	2
1227	44	1116	38	6361	4	1219	10	12211	28	4523	—	7405	14	846	6	10717	45	27213	32	56	18	78	35	72976	34
40	28	1	58	11	42	—	—	—	6	35	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	6	89	59
256	38	451	39	1024	39	24	30	241	33	1292	25	—	—	—	—	160	18	1487	27	10	55	13	15	4963	19
102	10	—	45	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	44	—	—	—	—	—	—	148	52
1064	41	1404	38	5485	29	2274	1	1459	36	1397	51	1512	6	—	—	2660	4	25615	27	—	—	—	—	42873	53
8842	37	11629	18	48635	16	8864	18	25661	29	39914	50	58778	3	2518	—	86539	5	55196	15	513	30	547	55	347640	36

Digitized by Google

№ 8. **Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des Heſſiſch=**

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs=Classe				Special=Tarif		Güter mit besonderen Taxen.
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . 1874	3934,0	5851,0	28599,8	12198,0	7362,0	55787,0	12958,8	2539,0	58173,8	57404,2	244808,1
Februar . . „	3206,8	6105,4	26550,0	11693,4	4938,4	48658,0	18817,6	3846,0	86522,2	18155,7	228494,0
März . . . „	4309,9	7584,5	32163,8	14511,0	5699,5	66889,0	27173,0	3814,0	56110,0	20669,0	238924,8
April . . . „	3456,9	5332,0	27156,6	12691,7	4721,3	48417,1	20495,8	1944,0	72297,3	38563,7	235077,2
Mai . . . „	3509,0	5316	29957,0	10344,3	8544,2	34479,8	17508,9	2666,0	50477,0	13886,3	176688,5
Juni . . . „	3478,0	4781,3	25603,2	10726,7	8497,0	34957,0	20792,0	3724,0	87725,0	8569,8	208856,0
Juli . . . „	3674,8	5144,0	24116,0	8951,3	9449,8	33009,2	22544,0	2256,0	92218,6	23138,7	224503,3
August . . „	3860,4	8272,4	24018,0	7568,0	9580,2	40820,0	10676,0	1652,0	70698,2	11856,0	189001,2
September . „	4316,8	6644,8	25984,6	12732,0	8067,6	39730,4	21582,0	4025,0	79216,0	7151,0	209450,6
October . . „	5498,0	8532,2	27685,8	13562,0	14986,6	32442,0	20592,0	2428,0	60540,0	26475,0	212741,6
November . „	3903,8	5816,8	25945,6	19277,0	13060,8	38563,0	18875,0	2540,0	69060,0	20448,0	217490,0
December . „	3529,8	6008,0	23102,8	12462,0	11901,8	34821,0	14652,0	5902,0	46504,0	7122,0	166005,6
Summa . .	46678,0	75389,0	320884,4	146717,7	106809,4	508575,8	226668,0	37336,0	829542,0	253440,0	2552042,8

Digitized by Google

Pfälziſchen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		Wagenladungs-Classe B.		Wagenladungs-Classe C.		Wagenladungs-Classe D.		Special-Tarif 1.		Special-Tarif 2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
752	—	738	41	2257	22	1134	29	513	4	2197	8	452	51	65	43	2944	34	5470	57	28	13	50	58	16606	—
683	10	882	31	2034	18	1840	44	375	53	2323	45	656	27	104	28	5260	3	752	51	33	54	61	26	15009	30
895	53	1060	—	2494	11	1068	57	326	1	2585	43	1005	29	95	53	1964	1	1652	44	52	8	83	29	13284	29
716	35	726	4	2268	54	1027	52	274	32	1949	23	713	16	46	16	2530	44	4116	6	31	31	55	26	14456	39
666	33	860	59	2279	25	838	24	455	11	1716	30	897	16	66	5	1502	37	829	38	29	29	60	2	10202	9
661	4	677	35	2104	28	804	17	417	33	1636	28	868	17	91	31	3058	59	739	10	36	44	42	36	11138	42
726	54	795	1	2135	58	645	27	602	26	1465	30	826	24	55	27	2596	17	2156	52	30	9	64	4	12100	29
928	21	1558	58	2367	18	729	12	746	42	2484	47	549	15	46	18	3551	4	1754	10	44	5	73	5	14833	45
1058	58	1188	43	2442	3	1171	56	517	12	2416	40	1037	58	101	36	2218	22	901	—	43	30	94	36	13192	34
1488	45	1086	35	2601	24	1397	41	975	35	1889	13	923	1	67	12	2134	47	1910	27	46	17	100	9	14621	6
997	7	989	43	2535	30	1823	50	862	53	1953	31	997	48	17	25	2259	59	2518	57	33	7	80	23	15070	13
868	24	1005	39	2385	47	1242	30	691	57	1785	13	964	50	181	59	1626	45	1083	9	27	55	54	47	11918	55
10443	44	11570	29	27906	38	13725	49	6758	59	24403	51	9892	52	939	53	31648	12	23886	1	437	2	821	1	162434	31

Digitized by Google

№ 9. **Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des Hessisch=**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								Güter mit besonderen Taxen.	
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif			
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Berbach	20,6	41,7	168,5	—	175,2	—	—	—	—	—	405,6
Homburg	160,1	402,6	1524,6	—	547,0	1106,9	800,0	—	17800,0	25402,6	47743,3
St. Ingbert	171,6	531,1	3742,6	743,6	5458,5	3018,0	200,0	—	12200,0	156160,5	182226,4
Bliescastel	104,6	343,6	927,7	—	128,6	300,0	—	—	—	—	1804,7
Schwarzenacker	23,2	1,1	300,2	100,2	61,7	1070,2	—	—	200,0	—	1756,3
Zweibrücken	1730,6	5131,7	9250,1	1066,2	952,1	10074,5	200,0	—	8042,4	15246,6	51694,7
Bruchmühlbach	66,2	177,2	516,7	—	28,2	600,0	400,0	—	—	—	1788,5
Landstuhl	168,6	297,2	2144,6	125,5	177,5	6753,0	2610,0	—	5000,0	—	17277,1
Kusel	172,6	440,7	1878,5	—	363,6	205,0	—	—	17000,0	326,0	20386,1
Altenglan	33,5	129,1	381,0	—	120,6	100,0	—	—	45800,0	—	46564,6
Theisbergstegen	4,3	22,5	24,4	—	4,1	—	—	—	11200,0	—	11255,3
Glan-Münchweiler	33,5	67,2	245,1	—	31,6	605,0	402,0	—	1800,0	—	3185,0
Steinwenden	—	2,7	32,6	—	—	—	200,0	—	—	—	235,3
Ramstein	26,2	36,4	154,6	—	4,6	500,0	—	—	600,0	—	1322,3
Kindsbach	1,6	0,5	—	—	—	2900,2	—	—	—	—	2901,3
Kaiserslautern	2508,6	10726,7	17650,6	1053,5	4501,1	21130,7	16643,2	800,0	19364,5	2911,0	97289,6
Hochspeyer	47,6	314,1	207,6	—	3,4	200,0	605,0	—	—	—	1377,6
Münster a. St.	13,3	5,3	56,6	—	—	—	—	—	—	—	75,4
Ebernburg	8,2	16,4	109,5	—	813,6	303,6	—	—	—	—	1251,3
Altenbamberg	27,7	3,7	38,6	—	—	—	—	—	—	—	70,2
Hochstätten	21,6	15,6	27,5	—	2,5	1102,7	—	—	—	—	1169,6
Alsenz	73,6	87,7	844,2	200,0	344,6	630,0	600,0	—	611,6	—	3391,2
Mannweiler	11,6	32,2	138,6	100,0	6,1	200,0	—	—	—	—	488,6
Bayerfeld-Cölln	15,2	2,2	19,9	—	1,1	400,0	—	—	2200,0	—	2638,6
Dielkirchen	4,2	18,5	227,6	—	10,6	200,2	—	—	—	—	461,6
Rockenhausen	171,0	74,4	2084,1	—	352,2	6044,6	1100,6	—	600,2	—	10426,7
Imsweiler	62,6	19,6	643,5	—	1,0	831,0	4600,0	—	—	—	6157,6
Winnweiler	276,6	364,2	3681,6	—	5069,6	2875,0	2800,0	—	3405,0	—	18472,3
Langmeil	327,3	122,2	1314,6	—	3584,2	9781,5	1610,0	—	35800,0	—	52540,2
Börrstadt	367,2	110,2	2646,6	100,0	587,3	4119,5	3302,5	400,2	6800,0	—	18433,0
Göllheim-Dreisen	364,6	423,2	3681,5	100,0	444,5	2687,2	2400,0	600,0	—	—	10701,3
Marnheim	552,6	470,4	2394,2	100,0	363,1	7567,2	4504,0	—	1300,0	29600,0	46851,6
Albisheim a. Pfr.	1096,4	617,4	11552,4	171,4	2691,7	20703,2	7079,0	1700,0	2100,0	—	47711,6
Harxheim-Zell	1852,4	417,6	8575,5	1234,6	2110,1	19346,0	2600,0	—	4765,5	2400,0	43301,7
Sembach	77,4	48,2	80,2	—	8,5	390,0	—	—	—	—	604,3
Enkenbach	81,2	171,2	719,5	—	182,6	1100,0	1400,0	—	19200,0	—	22854,7
Frankenstein	5,7	14,2	210,2	—	5,6	—	400,0	—	200,0	—	835,7
Weidenthal	35,6	29,2	132,6	—	24,6	1020,0	4400,0	—	—	—	5641,0
Lambrecht	195,1	970,7	3732,1	2458,0	127,6	1075,0	2019,0	—	—	—	10577,2
Neustadt	1867,7	3869,7	20270,4	20956,6	3874,3	8860,2	7809,0	100,0	6400,0	—	74007,6
Weißenburg	365,6	1353,1	2896,6	334,6	842,5	12963,6	800,6	—	900,2	—	20456,1
Schaidt	47,5	156,2	35,4	—	4,2	1106,0	1000,0	—	—	—	2350,1
Zu übertragen	13196,7	28080,5	105264,2	28844,1	34010,7	151870,1	70483,7	3600,0	223288,6	232046,7	890685,0

Digitized by Google

Pfälzischen Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
9	2	7	5	44	39	—	—	30	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	91	15
85	1	116	27	335	10	—	—	16	39	151	13	93	20	—	—	1309	20	2900	25	2	17	3	44	5013	36
116	43	189	4	979	49	185	22	929	40	490	56	18	40	—	—	1039	20	17342	52	8	40	27	18	21328	24
68	24	111	29	231	34	—	—	22	38	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	54	477	29
13	1	—	21	67	51	22	50	9	16	147	—	—	—	—	—	15	20	—	—	1	—	—	35	277	14
1006	31	1811	56	2239	51	211	15	152	46	1319	56	21	10	—	—	685	1	1908	47	55	27	109	40	9522	20
26	20	46	50	80	15	—	—	4	26	70	—	30	—	—	—	—	—	—	—	1	21	—	48	260	—
68	9	69	43	365	10	17	37	21	4	768	11	219	36	—	—	301	40	—	—	6	6	—	57	1838	13
103	8	138	57	449	17	—	—	71	49	27	41	—	—	—	—	1513	40	39	51	—	50	1	27	2346	40
18	41	39	14	85	8	—	—	17	10	13	—	—	—	—	—	3176	15	—	—	—	15	—	51	3350	34
2	24	6	7	5	52	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	889	20	—	—	—	—	—	—	904	23
17	57	17	53	49	24	—	—	4	34	70	35	36	51	—	—	123	—	—	—	—	4	—	—	320	18
—	—	—	38	5	47	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	25
11	34	8	44	29	9	—	—	—	38	63	3	—	—	—	—	39	40	—	—	—	27	—	3	153	18
—	32	—	9	—	—	—	—	—	—	263	30	—	—	—	—	—	—	—	—	2	18	—	—	266	29
811	24	1726	3	2286	10	116	22	429	35	1763	5	1088	5	49	20	1055	46	231	12	39	52	59	17	9656	11
12	59	44	21	23	7	—	—	—	15	14	20	33	16	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	128	30
5	1	1	13	8	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	15	15	40
2	56	3	34	16	48	—	—	78	46	27	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	23
10	53	—	47	5	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	37
7	50	2	59	4	13	—	—	—	15	68	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	51
23	44	15	56	113	17	23	50	33	19	55	46	43	50	—	—	30	35	—	—	—	18	—	6	340	41
3	43	5	12	15	2	10	10	—	34	14	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	49	27
5	1	—	25	2	31	—	—	—	7	31	40	—	—	—	—	106	20	—	—	3	22	—	—	149	26
1	9	3	3	25	52	—	—	—	53	14	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	45	40
39	59	10	51	212	23	—	—	26	48	414	2	62	—	—	—	27	—	—	—	—	15	—	12	793	30
14	2	2	55	59	5	—	—	—	4	49	16	221	35	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	347	12
56	36	44	21	298	42	—	—	276	55	148	9	127	30	—	—	115	51	—	—	9	58	—	38	1078	40
51	54	11	42	92	44	—	—	158	16	324	40	47	34	—	—	781	18	—	—	—	9	—	24	1468	41
52	47	9	58	161	33	5	—	26	30	167	35	125	26	10	—	209	57	—	—	—	39	1	9	770	34
42	31	32	54	184	32	4	50	15	16	90	33	72	58	13	29	—	—	—	—	1	14	—	21	458	38
77	46	47	31	97	18	4	10	10	29	214	55	113	36	—	—	37	8	197	20	—	38	—	21	801	12
91	5	31	32	285	20	4	—	52	4	457	54	147	10	24	30	45	10	—	—	1	50	2	53	1143	28
84	20	18	6	177	15	24	15	31	37	351	47	44	—	—	—	95	2	40	—	4	54	14	19	885	35
17	8	5	53	7	7	—	—	—	32	20	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	50	56
19	21	24	28	59	54	—	—	11	11	64	40	79	20	—	—	804	20	—	—	—	15	—	15	1063	44
1	42	2	19	24	45	—	—	—	49	—	—	25	1	—	—	10	20	—	—	—	39	—	12	65	47
11	14	5	27	18	15	—	—	2	10	84	—	287	20	—	—	—	—	—	—	—	6	2	36	411	8
69	54	184	16	526	42	223	10	11	56	96	43	143	56	—	—	—	—	—	—	2	21	26	48	1285	46
579	6	670	—	2781	46	3320	44	401	4	741	37	558	6	6	12	348	40	—	—	19	59	56	47	9484	1
220	42	443	12	679	22	69	9	143	48	1497	36	90	40	—	—	119	8	—	—	2	36	13	20	3279	33
23	41	44	52	8	3	—	—	—	39	162	16	112	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	30	352	54
3885	55	5958	27	13145	32	4242	44	2995	27	10303	2	3860	—	103	31	12879	11	22660	27	170	9	326	58	80531	23

Digitized by Google

Stationsweise Ueberſicht des Ergebniſſes des Heſſiſch=

Stationen.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.									
		Classe		Wagenladungs=Classe				Special=Tarif		Güter mit beſonderen Taxen.	
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Uebertrag . .	13196,7	28080,8	105264,8	28844,1	34010,7	151870,1	70483,7	3600,0	223288,9	232046,7	890685,9
Winden	91,2	60,4	37,6	—	6,2	101,0	—	—	—	—	296,4
Maximiliansau . .	134,6	255,6	524,0	228,5	548,8	324,0	5646,0	—	200,0	—	7862,1
Langenkandel . . .	623,6	625,7	666,6	—	1108,5	2217,0	7400,0	—	—	—	12641,6
Bergzabern . . .	321,7	627,1	703,0	349,0	60,9	585,0	200,0	—	—	—	2846,7
Rohrbach	1015,2	205,5	1345,4	—	43,8	2815,8	—	—	600,0	—	6024,8
Landau	2046,8	5524,8	9992,0	1623,0	4500,8	11224,5	1500,0	—	2400,0	—	38811,4
Dreihof	61,5	28,8	186,0	—	10,6	100,8	400,0	—	—	—	786,7
Hochſtadt	5,5	1,6	3,3	—	—	200,0	—	—	—	—	210,3
Zeiskam	391,1	88,0	294,3	—	56,4	770,0	—	—	—	—	1599,8
Luſtadt	19,7	24,1	320,5	—	1,2	—	—	—	200,0	—	566,2
Weſtheim	6	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	2,6
Knöringen	57,8	138,0	1411,0	300,0	165,4	602,0	—	—	—	—	2674,2
Edesheim	225,6	236,7	1651,6	3703,0	535,5	1856,0	—	—	—	—	8208,4
Edenkoben . . .	899,5	1081,8	5339,6	18018,8	2165,4	214,0	200,0	—	220,0	—	28139,3
Maikammer . . .	290,5	200,6	2923,8	9893,7	434,8	296,0	—	—	—	—	14039,1
Mußbach	134,4	259,1	2591,3	3511,2	1057,2	607,7	—	—	200,0	—	8361,0
Deidesheim . . .	922,6	810,1	4500,5	8621,8	1193,1	333,0	703,0	—	1000,0	—	18083,9
Wachenheim . . .	291,0	210,0	1142,5	566,3	300,6	402,5	1410,0	—	400,0	—	4723,6
Dürkheim	1335,9	1271,6	8185,8	10484,5	2179,8	2699,8	4618,0	200,0	1800,0	—	32774,1
Erpolzheim . . .	38,0	13,5	182,4	—	3,7	114,0	200,0	—	—	—	551,6
Freinsheim . . .	852,7	307,8	1690,1	2486,0	342,2	620,0	1400,0	—	1000,0	—	8698,9
Kirchheim a. d. Eck	609,4	948,5	13484,1	1004,2	584,8	6849,0	1100,0	—	3316,8	—	27896,5
Grünſtadt	4418,2	6737,0	32584,0	6269,6	7980,1	23031,3	8500,0	3468,5	192720,9	—	285709,0
Albsheim a. d. Eis	342,7	589,4	9200,1	2490,4	1031,2	12158,0	4200,0	—	45000,0	—	75011,8
Bockenheim . . .	1526,1	285,4	5442,9	113,6	801,5	10930,2	10618,0	210,0	4600,0	—	34527,3
Haßloch	267,6	144,3	599,8	100,0	241,6	720,9	—	—	—	—	2073,3
Böhl	40,4	9,2	438,0	300,0	219,2	100,0	—	—	—	—	1106,8
Schifferſtadt . . .	112,6	270,1	412,8	—	114,2	100,0	—	—	—	—	1009,7
Germersheim . .	881,1	1349,8	2699,1	1488,4	745,4	1962,7	1256,0	—	2709,4	—	13091,4
Lingenfeld . . .	60,7	1233,1	2287,0	464,8	254,6	304,8	—	—	—	—	4605,1
Berghauſen . . .	1,2	5,9	9,0	—	—	—	—	—	—	—	16,1
Speyer	2548,3	4497,3	9875,5	1117,2	2549,8	5312,7	1720,0	—	10416,9	—	38036,9
Mutterſtadt . . .	93,0	168,6	3502,5	5194,5	630,9	7166,0	800,0	—	200,0	—	17755,5
Rheingönheim . .	94,5	32,6	660,8	—	508,5	400,0	400,6	—	200,0	—	2296,7
Ludwigshafen . .	6409,7	9859,2	58066,2	31405,8	32786,2	179223,6	95345,8	29657,5	324650,8	21393,5	788797,5
Oggersheim . . .	1079,6	1878,8	3091,9	2514,4	2777,5	14939,5	800,0	—	6600,0	—	33681,8
Frankenthal . . .	4996,0	7173,8	28700,6	5625,2	6199,8	65215,7	6566,2	200,0	7220,0	—	131898,3
Bobenheim . . .	239,8	154,8	874,8	—	658,6	2210,0	1202,0	—	600,0	—	5939,4
Summa . .	46678,6	75389,5	320884,4	146717,7	106809,4	508575,5	226668,2	37336,0	829542,8	253440,2	2552042,9

Digitized by Google

Pfälzischen Güterverkehrs im Jahre 1874. (Schluß.)

Eilgut		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		Wagenladungs-Classe B.		Wagenladungs-Classe C.		Wagenladungs-Classe D.		Special-Tarif 1.		Special-Tarif 2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
3885	55	5958	27	13145	32	4242	14	2995	27	10303	2	3860	—	103	31	12879	11	22660	27	170	9	326	58	80531	23
51	31	16	8	7	47	—	—	—	57	11	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	88	34
77	33	78	5	114	15	46	5	95	25	51	40	725	11	—	—	18	20	—	—	2	19	2	47	1211	40
378	36	159	—	148	19	—	—	172	29	310	20	762	—	—	—	—	—	—	—	—	48	36	54	1968	26
193	44	185	37	164	35	6	38	9	5	84	40	20	40	—	—	—	—	—	—	2	30	2	4	669	33
454	33	52	28	274	4	—	—	5	47	331	42	—	—	—	—	45	—	—	—	2	22	3	9	1169	5
870	18	1194	46	1583	59	255	16	536	7	1195	13	138	20	—	—	156	40	—	—	64	15	36	52	6031	46
25	45	7	11	34	5	—	—	1	23	10	10	32	40	—	—	—	—	—	—	—	3	—	15	111	32
2	28	—	22	—	35	—	—	—	—	19	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	45
145	44	20	33	51	46	—	—	6	32	77	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	33	303	5
8	15	5	51	55	52	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	13	20	—	—	—	6	—	18	83	56
—	15	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
19	1	29	30	235	49	38	50	20	13	61	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	10	9	414	40
87	59	50	6	263	3	494	4	56	33	189	8	—	—	—	—	—	—	—	—	1	35	3	31	1145	59
320	2	224	36	716	23	2423	23	221	26	19	27	14	20	—	—	13	34	—	—	6	24	24	55	3984	30
108	59	40	55	435	19	1291	59	44	54	30	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5	16	11	4	1968	27
32	25	38	2	263	16	326	37	74	29	38	55	—	—	—	—	9	—	—	—	1	28	6	47	790	59
201	2	99	38	406	29	672	15	73	17	18	46	30	28	—	—	36	40	—	—	5	26	21	6	1565	7
56	15	24	14	91	41	40	26	16	26	17	30	46	24	—	—	14	40	—	—	2	51	4	54	315	21
231	58	133	31	591	21	687	6	106	12	107	41	210	52	6	11	61	30	—	—	4	39	12	24	2153	25
5	33	1	17	11	35	—	—	—	12	4	20	6	20	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	29	26
111	13	25	50	95	59	138	21	13	45	22	2	46	—	—	—	28	40	—	—	—	33	4	6	486	29
59	52	64	10	620	32	40	21	19	59	218	7	31	50	—	—	83	59	—	—	1	59	4	18	1145	7
343	23	382	22	1135	16	205	46	191	32	568	24	188	10	67	26	4718	19	—	—	64	55	77	4	7942	37
22	54	29	39	279	57	65	36	20	49	283	3	87	58	—	—	954	21	—	—	2	33	2	3	1748	53
74	3	12	43	117	6	2	5	13	7	211	53	182	22	2	28	92	—	—	—	2	3	—	53	710	43
67	52	22	38	66	52	11	—	17	6	57	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	18	243	49
10	15	1	21	45	36	29	30	16	21	6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	7	110	31
24	54	35	2	40	14	—	—	7	46	5	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	9	113	53
283	14	270	49	387	31	191	16	74	5	162	24	92	4	—	—	144	31	—	—	2	19	14	42	1622	55
19	25	156	17	331	41	52	43	22	59	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	21	608	20
—	24	1	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	34
708	1	705	8	1123	55	113	31	195	9	386	37	101	36	—	—	501	48	—	—	22	38	38	40	3897	3
18	43	19	49	280	1	353	48	37	36	423	5	43	20	—	—	7	—	—	—	—	21	—	38	1184	21
18	41	3	46	49	14	—	—	25	44	19	39	17	—	—	—	7	21	—	—	1	59	3	36	147	—
969	34	919	39	3496	3	1689	37	1397	25	6924	14	3038	17	756	17	11511	39	1225	34	37	29	79	34	32045	22
127	17	148	33	161	37	111	36	97	32	523	17	24	40	—	—	161	40	—	—	4	32	21	2	1381	46
412	28	442	7	1055	58	195	16	157	29	1644	4	167	36	4	—	176	59	—	—	23	11	67	38	4346	46
13	40	8	54	22	11	—	—	13	27	40	43	24	44	—	—	12	—	—	—	—	18	—	6	136	3
10443	44	11570	29	27906	38	13725	49	6758	59	24403	51	9892	52	939	53	31648	12	23886	1	437	2	821	1	162434	31

Digitized by Google

№ 10. **Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des Baden-**

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Special-Tarif.	Güter mit besonderen Taxen.	
		Classe		Wagenladungs-Classe						
		I.	II.	A.	B.	C.	D.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . 1874	2425,0	8097,0	35075,7	15079,0	26583,5	86896,1	72045,8	61105,8	51580,2	358889,3
Februar . . „	2431,8	8451,8	37508,4	14124,0	28743,0	68361,0	91730,0	53374,5	71637,0	376364,6
März . . . „	3243,7	9947,8	42740,0	18588,0	25277,0	79065,8	107959,0	44147,1	69428,4	400398,7
April . . . „	2781,8	9920,1	38630,0	12954,1	27962,0	66419,0	82019,8	45505,8	47339,8	333531,6
Mai . . . „	2866,8	7178,8	42750,1	23128,0	34695,7	53857,0	104942,0	73400,0	54152,8	396970,2
Juni . . . „	3013,8	2311,8	44838,8	24226,0	32881,1	31612,1	79195,0	113000,0	25961,0	357040,6
Juli . . . „	3697,0	3386,0	49558,8	21084,8	33766,0	21813,0	123508,7	105719,4	38181,8	400716,5
August . . „	3632,8	4185,8	47844,0	19274,4	42009,0	36446,0	49000,0	131027,8	31022,0	364442,6
September . „	4308,0	3528,8	49706,4	24394,0	31588,0	13390,0	52400,0	139568,0	34218,0	353101,8
October . . „	5082,6	2508,1	58756,0	23477,0	47210,0	14636,0	59600,0	121200,0	45549,0	378018,7
November . „	3524,8	1477,0	50476,4	22030,0	40440,6	23144,0	63002,0	114436,0	45005,8	363536,7
December . „	2744,0	982,4	42317,0	25450,0	34777,0	20580,8	73200,0	65170,0	21998,0	287221,2
Summa . .	39752,0	61975,0	540202,0	243812,8	405936,8	516221,8	958603,0	1067653,6	536074,0	4370233,6

Digitized by Google

Pfalz-Saarbrücker Güterverkehrs im Jahre 1874.

Fracht für:																					
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.														Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Classe				Wagenladungs-Classe						Special-Tarif.		Güter mit besonderen Taxen.							
		I.		II.		A.		B.		C.		D.									
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
674	58	1532	25	4536	43	1046	26	2329	3	4712	30	3851	39	2669	33	8090	50	96	43	99	6	29639	56
703	31	1527	1	4823	15	744	24	2090	45	3022	46	4825	49	2036	11	9692	9	108	20	95	38	29669	49
985	54	1845	58	5392	26	1177	35	2047	22	3300	8	6443	36	2092	23	9958	34	39	1	134	29	33417	26
787	3	1534	25	4952	18	919	36	1439	32	3476	58	5540	30	2338	7	7009	25	34	31	96	54	28129	19
801	59	1215	30	5509	1	2082	21	1970	15	2972	24	6975	48	3794	16	8202	10	61	36	87	34	33672	54
884	10	533	15	6508	24	2199	2	2109	57	2438	6	5247	45	5748	30	5005	27	40	15	86	11	30801	2
985	11	816	35	7199	58	1981	30	2331	11	1403	22	6800	29	4571	32	5874	28	51	45	111	33	32127	34
1208	28	1004	34	8195	38	2004	39	2744	40	3087	53	3489	39	5769	44	5252	46	53	14	143	7	32954	22
1183	16	867	30	8240	8	2666	36	2290	31	1190	27	4653	10	7355	9	6396	1	57	40	193	34	35094	2
1433	48	909	56	9224	17	2341	39	3289	33	1063	47	4504	43	5512	15	7657	23	56	6	170	7	36163	34
1090	23	516	32	7966	25	2143	19	3431	26	1641	58	4340	1	5109	48	7740	52	56	54	94	52	34132	30
782	53	346	58	7276	45	2585	51	2267	53	1876	45	5657	12	2811	45	3758	25	48	36	64	29	27477	32
11521	34	12650	39	79825	18	21892	58	28342	8	30187	4	62330	21	49809	13	84638	30	704	41	1377	34	383280	—

Digitized by Google

№ 11. **Stationsweise Ueberſicht des Ergebniſſes des Baden-**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif.	Güter mit besonderen Taxen.	
		I.	II.	A.	B.	C.	D.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Albersweiler . . .	4,2	—	42,4	—	100,0	—	—	—	—	146,6
Albisheim	—	—	1,8	—	—	—	—	—	—	1,8
Albsheim	2,0	—	111,1	230,7	—	—	—	400,0	—	744,4
Alsenz	44,0	57,0	694,4	100,0	9,0	100,0	200,0	200,0	—	1406,0
Altenbamberg . .	—	2,0	24,4	—	—	—	—	—	—	27,3
Altenglan	26,8	47,7	387,2	100,0	10,8	100,0	300,0	400,0	200,0	1571,7
Annweiler	60,0	—	104,6	—	—	—	—	—	—	164,6
Barbelroth-Oberh. .	3,2	2,0	20,8	—	—	—	—	—	—	26,3
Bayerfeld-Cölln . .	5,8	31,1	60,8	100,0	—	—	—	—	—	196,9
Berghausen . . .	13,0	1,9	103,8	400,0	4,8	1145,0	—	—	—	1668,8
Bergzabern . . .	644,0	316,0	6466,0	1792,0	376,0	3835,2	1807,8	4221,0	—	19461,4
Berbach	14,8	21,2	452,1	200,0	105,8	—	2700,0	3600,0	—	7093,2
Blieskastel-Lautzkirch.	93,7	163,4	1200,4	226,6	375,9	704,0	3604,0	4800,0	—	11167,9
Bobenheim . . .	64,7	45,4	369,4	570,0	36,0	—	—	—	—	1085,5
Böhl-Iggelheim . .	84,7	21,8	319,8	140,0	9,0	200,0	271,0	200,0	—	1246,3
Bruchmühlbach . .	41,7	60,7	475,8	100,0	206,8	561,7	1014,0	1400,0	—	3860,1
Deidesheim . . .	671,0	213,4	5341,4	2665,4	1360,0	720,0	728,0	13600,0	—	25301,2
Dielkirchen . . .	1,8	4,8	16,4	—	1,0	—	100,0	—	—	123,1
Dreihof	127,0	—	135,0	—	100,0	—	—	1000,0	—	1362,0
Dürkheim	464,2	326,1	6180,8	2093,8	2480,8	2400,4	500,0	6020,0	—	20465,0
Ebernburg . . .	4,0	8	34,0	—	3,8	—	400,0	200,0	—	642,3
Edenkoben	1015,1	502,8	9438,0	6807,0	5147,0	1629,7	5125,0	600,0	—	30266,6
Edesheim	457,8	235,8	4333,8	1835,2	3631,0	3252,8	4290,4	400,0	—	18435,4
Einöd	3,6	2,2	139,3	—	—	—	—	—	—	145,1
Eisenbach	1,8	—	3,8	100,0	1,0	453,0	200,0	200,0	—	959,8
Eukenbach	18,2	25,0	666,8	300,0	265,0	200,0	1500,0	19004,0	—	21980,0
Erpolsheim-Ungstein	4,8	—	9,0	100,0	—	200,0	—	—	—	313,8
Frankenstein . . .	20,7	34,0	94,4	100,0	329,0	—	983,0	2400,0	—	3961,0
Frankenthal . . .	1523,0	1917,4	16625,8	15759,4	4342,8	27310,8	9024,3	4400,0	—	80903,4
Freinsheim . . .	43,0	—	152,0	256,0	212,0	—	—	600,0	—	1263,8
Germersheim . . .	873,0	5747,8	7563,2	1821,2	850,7	5532,4	700,0	600,0	—	23688,3
Glan-Münchweiler .	14,0	29,8	270,4	100,0	307,7	734,4	300,0	200,0	—	1956,8
Godramstein . . .	—	—	52,8	204,0	—	—	—	200,0	—	456,2
Göllheim-Dreisen .	3,0	—	3,4	—	—	—	—	—	—	6,4
Grünstadt	389,7	—	4928,7	1376,2	2187,1	400,0	400,0	7200,0	—	16881,7
Harxheim-Zell . .	8	—	7,8	—	—	—	—	—	—	8,1
Hassel	4,2	2,2	15,0	—	—	—	400,0	—	—	421,8
Haßloch	560,0	86,1	2444,2	102,0	32,8	1304,6	400,0	200,0	—	5129,3
Hauptstuhl . . .	3,7	13,0	209,0	—	—	—	—	—	—	226,6
Heiligenstein . . .	5,2	4,8	115,2	—	—	—	—	—	—	124,9
Hochspeyer . . .	28,0	76,8	392,4	638,0	203,0	—	—	1600,0	—	2938,2
Hochstadt	9,8	—	78,4	101,0	224,0	—	—	—	—	413,0
Hochstätten . . .	1,0	8	101,7	—	12,8	—	—	—	—	116,1
Homburg	234,4	309,8	26718,9	9953,2	5978,0	5000,0	8866,0	62713,1	—	119274,3
Imsweiler . . .	3,1	—	145,1	200,0	2,1	—	—	—	—	350,3
Kaiserslautern . .	1852,7	3960,2	30783,0	9199,0	10566,0	16484,8	52813,2	45158,0	9300,0	180119,1
Kapellen-Drusweiler	6,8	8	—	—	—	—	—	—	—	7,0
Kindsbach	—	—	12,7	—	2600,0	—	—	—	—	2612,7
Kirchheim a. Eck .	34,2	—	3131,6	302,0	200,0	—	—	2600,8	—	6268,4
Kirchheimbolanden .	10,2	—	64,0	—	—	—	—	—	—	74,2
Zu übertragen .	9498,3	14265,8	131040,0	57973,8	42275,0	72268,2	96626,8	183616,1	9500,0	617066,6

Digitized by Google

Pfalz-Saarbrücker Güterverkehrs im Jahre 1874.

Frachtgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1	20	—	—	6	33	—	—	11	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	3	20	1
—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
1	18	—	—	29	52	50	55	—	—	—	—	—	—	35	35	—	—	—	—	—	—	117	40
30	38	17	35	171	9	21	17	2	20	14	10	22	40	19	22	—	—	—	3	—	31	299	45
—	—	—	54	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	54
17	48	16	22	120	18	23	55	1	49	17	45	37	30	42	49	31	10	—	51	—	57	311	14
20	45	—	—	17	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	56	40	24
—	34	—	15	4	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
2	52	8	39	16	15	23	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	51	27
2	36	—	28	11	36	35	—	—	15	70	30	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	122	27
223	24	52	51	1098	43	252	44	46	25	414	55	115	39	241	47	—	—	4	29	2	46	2453	43
9	58	7	15	141	10	49	—	21	21	—	—	356	—	393	45	—	—	—	3	—	3	978	35
68	37	58	27	380	25	55	36	77	8	122	10	534	7	539	—	—	—	1	31	1	3	1838	4
10	36	4	1	32	14	39	54	1	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	88	26
13	58	1	57	45	22	9	48	—	26	11	58	11	18	7	56	—	—	—	24	—	6	103	13
25	51	18	25	127	39	21	—	36	37	78	38	122	59	133	7	—	—	1	2	—	52	566	10
210	43	40	27	728	57	282	3	125	42	59	25	60	21	834	2	—	—	7	16	24	37	2373	33
—	39	1	15	4	28	—	—	—	8	—	—	10	30	—	—	—	—	—	—	—	4	17	4
49	3	—	—	25	8	—	—	11	58	—	—	—	—	66	12	—	—	8	52	—	3	161	16
173	40	64	31	1061	31	261	53	278	56	214	21	37	—	346	59	—	—	9	8	3	7	2451	6
3	10	—	11	9	48	—	—	—	33	—	—	54	58	20	53	—	—	—	—	—	3	89	36
296	41	75	55	1292	26	712	—	494	23	121	49	326	24	33	46	—	—	10	49	18	29	3382	42
133	23	35	35	625	32	194	41	358	15	255	51	282	38	21	33	—	—	7	31	4	44	1919	43
2	37	—	50	48	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	38
—	53	—	—	1	12	22	28	—	15	71	29	23	40	20	18	—	—	—	—	—	—	140	15
8	31	5	20	128	50	45	30	33	53	26	20	134	19	1383	37	—	—	—	7	—	4	1766	31
1	42	—	—	1	39	13	25	—	—	20	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	43
7	24	6	1	17	4	13	7	37	16	—	—	70	27	149	58	—	—	—	4	—	6	301	27
200	9	159	47	1116	57	785	—	214	38	1198	42	390	22	155	5	—	—	22	52	29	56	4273	28
20	11	—	—	29	25	44	3	25	21	—	—	—	—	39	44	—	—	—	56	—	—	159	40
300	37	854	38	1042	18	205	24	73	7	421	51	40	50	32	12	—	—	5	13	6	25	2982	35
9	30	9	2	80	49	21	53	56	21	108	25	40	30	19	50	—	—	—	3	—	17	346	40
—	—	—	—	7	28	22	1	—	—	—	—	—	—	10	44	—	—	—	—	—	—	40	13
1	58	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
181	40	—	—	1176	—	250	15	271	7	61	1	75	47	658	52	—	—	7	3	18	5	2699	50
—	22	—	—	2	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	56
3	26	—	49	5	34	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	49
107	34	9	54	233	3	8	2	3	21	75	37	12	11	8	35	—	—	1	49	2	1	462	7
2	11	3	55	51	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	57	59
1	7	—	32	13	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	47
10	48	14	58	68	2	82	57	23	2	—	—	—	—	108	44	—	—	—	45	—	24	309	40
3	42	—	—	12	—	19	23	23	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	58	14
—	35	—	9	30	32	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	19
167	49	104	40	8595	31	2322	43	1157	1	867	55	1297	44	6522	14	—	—	4	21	2	17	21042	15
1	36	—	—	33	55	36	45	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	72	47
876	23	973	58	6649	16	1510	37	1479	55	1966	35	5109	16	3498	59	867	41	48	50	46	14	23027	44
1	26	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	29
—	—	—	—	3	13	—	—	401	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	405	8
14	29	—	—	670	41	53	10	28	—	—	—	—	—	154	38	—	—	1	17	—	35	922	50
7	14	—	—	19	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	24	27	18
3231	28	2549	39	25998	19	7490	6	5300	11	6200	24	9223	10	15500	16	898	51	149	30	165	12	76707	6

Digitized by Google

Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des Baden-

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Special-Tarif.	Güter mit besonderen Taxen.	
		Classe		Wagenladungs-Classe						
		I.	II.	A.	B.	C.	D.			
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Uebertrag . .	9498,8	14265,8	131040,8	57973,5	42275,8	72268,8	96626,8	183616,1	9500,8	617066,6
Knöringen . . .	264,8	65,7	1950,8	937,0	158,7	820,0	1434,1	—	—	5631,1
Kusel	119,8	292,8	2958,0	110,0	240,8	1169,3	600,0	5000,0	3866,1	14356,0
Lambrecht . . .	662,8	473,8	5977,8	1184,8	2168,1	2754,0	5165,4	1400,0	—	19786,4
Landau	2726,8	4837,4	27459,8	7573,8	7448,8	22391,8	23056,8	6225,0	—	101718,0
Landstuhl . . .	150,8	225,1	4013,8	382,0	278,1	1501,0	1260,0	5000,0	—	12810,3
Langenkandel . .	408,8	324,0	3004,2	704,0	1375,8	3048,8	4310,0	9200,0	—	22374,4
Langmeil-Münchw. .	6,6	4,3	30,4	107,0	—	269,8	—	—	—	417,1
Lingenfeld . . .	24,7	15,6	468,0	505,8	131,8	2720,8	600,0	600,0	—	5065,6
Ludwigshafen . .	7950,8	10784,8	144225,4	87082,8	206096,8	245141,8	401606,4	466954,8	316,0	1570157,1
Lustadt	17,8	—	81,4	200,0	—	400,0	—	—	—	698,9
Maikammer . . .	445,8	82,1	3802,0	1204,8	1178,8	600,0	1400,0	200,0	—	8913,8
Mannweiler . . .	—	4,3	68,7	—	8	120,0	200,0	—	—	393,8
Marnheim . . .	—	—	32,0	—	—	—	—	—	—	32,9
Maximiliansau . .	3301,8	2612,8	34108,8	26050,1	41179,7	45867,8	98052,1	164769,4	—	415942,1
Münster a. St. . .	33,8	9,8	2134,8	2344,0	420,4	400,0	231,0	1600,0	—	7173,1
Mußbach	237,8	83,8	2245,0	1305,8	1710,0	905,0	1175,0	600,0	—	8261,6
Mutterstadt . . .	126,8	122,0	1600,7	5859,8	126,8	991,8	1600,0	400,0	—	10826,1
Neustadt	2599,5	2144,4	36067,0	9974,7	24870,8	31812,8	56371,0	19200,0	202,0	183241,3
Niedermohr . . .	2,8	8	7,8	—	—	—	—	—	—	9,8
Oggersheim . . .	350,8	193,8	2747,1	1620,0	744,8	3040,8	2718,0	1000,0	—	12414,3
Ramstein	10,8	8,0	108,3	100,0	102,2	1301,0	100,0	400,0	—	2129,7
Rehweiler	—	—	1,2	—	—	—	—	—	—	1,2
Rheingönheim . .	69,0	50,8	736,7	300,0	524,4	4721,0	1700,0	200,0	—	8301,9
Rockenhausen . .	43,3	35,7	751,1	278,0	250,6	200,0	300,0	400,0	—	2258,7
Rohrbach	391,8	117,1	2952,0	2084,7	577,7	3525,0	3644,0	800,0	—	14092,8
St. Ingbert . . .	131,0	305,8	3085,3	972,0	2474,3	1056,0	25908,0	9400,0	41684,4	85016,5
Schaidt	130,1	103,8	545,8	100,0	317,7	200,0	1500,0	1000,0	—	3896,6
Schifferstadt . .	170,4	65,8	989,0	102,8	114,5	702,0	1526,0	—	—	3670,8
Schwarzenacker . .	—	5,8	602,8	—	6,5	—	—	—	—	615,0
Sembach-Reuhemsb.	2,8	3,8	68,8	100,0	—	—	—	6800,0	—	6974,8
Siebeldingen . .	3,4	—	1,0	—	—	—	—	—	—	4,4
Speyer	3195,1	1381,8	24393,8	6468,8	7362,8	10967,8	12312,0	55800,0	—	121880,7
Steinwenden . .	4,0	19,8	452,8	100,0	310,8	302,0	200,0	200,0	—	1589,1
Theisbergstegen . .	8	8	15,8	—	—	200,0	—	—	—	216,8
Wachenheim . . .	118,8	77,8	1044,3	529,4	282,6	1505,5	708,8	—	—	4266,3
Weidenthal . . .	4,8	8,0	131,8	100,0	581,8	201,8	5935,0	5800,0	—	12762,0
Weißenburg . . .	1163,5	3085,8	20200,8	9377,0	18150,5	13270,8	49335,0	42313,0	—	156896,7
Westheim	5	—	15,1	—	100,0	—	—	—	—	115,8
Winden	25,0	19,7	276,1	100,0	211,4	682,8	—	—	—	1315,1
Winnweiler . . .	141,2	251,5	1378,8	—	323,7	400,0	—	400,0	102,8	2997,4
Wörth	22,8	9,1	285,5	—	—	—	—	—	—	317,5
Würzbach	6,7	9,1	168,4	—	71,7	202,0	600,0	400,0	—	1457,8
Zeiskam	78,4	—	573,1	301,8	481,0	—	400,0	—	—	1834,3
Zweibrücken . . .	1465,8	2960,0	16482,8	4441,7	1271,3	6436,0	8306,0	4800,0	8153,8	54316,1
Preußen transit:										
via Neunk.-L'hafen .	975,4	4910,3	20869,8	3120,8	15500,7	14610,8	63610,0	45553,0	147031,4	316180,9
" " Maxau .	1919,8	7572,1	31979,0	8497,1	23117,8	15936,8	79712,0	23215,0	319702,8	511652,9
" Münster-L'hafen	87,8	317,8	1256,5	—	10,8	547,5	2200,0	400,0	—	4820,0
" " Maxau	538,5	3230,1	4323,8	1421,0	2777,0	2712,8	2000,8	4008,0	4606,8	25617,3
" Bingen-L'hafen .	122,8	887,1	2490,8	202,1	612,8	319,8	2200,8	—	908,4	7743,1
Summa . .	39752,8	61975,8	540202,5	243812,8	405936,8	516221,8	958603,2	1067653,4	536074,8	4370233,8

Digitized by Google

Pfalz-Saarbrücker Güterverkehrs im Jahre 1874. (Schluß.)

Fracht für:																							
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.																Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Classe				Wagenladungs-Classe								Special-Tarif.		Güter mit besonderen Taxen.							
		I.		II.		A.		B.		C.		D.											
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
3231	28	2549	39	25998	19	7490	6	5300	11	6200	24	9223	10	15500	16	898	51	149	30	165	12	76707	6
74	18	9	54	281	8	100	53	4	31	63	7	91	24	—	—	—	—	2	17	3	27	630	59
85	42	105	15	950	10	27	37	48	36	213	1	78	—	510	6	668	37	4	14	7	58	2699	16
218	20	76	15	786	31	125	44	219	7	223	29	402	54	87	16	—	—	2	10	26	13	2167	59
778	31	807	2	4027	11	827	33	658	9	1910	48	1492	47	313	56	—	—	105	13	65	2	10986	12
82	20	61	12	1004	42	73	32	43	45	199	39	149	56	447	14	—	—	3	7	—	46	2066	13
107	24	44	13	448	8	62	21	228	2	254	11	166	47	275	36	—	—	8	8	2	49	1597	39
3	15	1	—	6	56	21	32	—	—	32	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	34
6	45	2	46	54	49	48	41	11	2	188	59	40	31	30	48	—	—	—	8	—	10	384	39
614	15	328	9	5608	28	2676	39	6137	4	7524	—	12705	53	14294	25	5	16	210	1	305	18	50409	28
5	49	—	—	13	21	24	30	—	—	37	52	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	81	39
127	12	12	20	553	34	125	22	110	47	42	19	113	20	10	55	—	—	1	51	9	52	1107	32
—	—	1	14	17	33	—	—	—	4	16	24	21	40	—	—	—	—	—	—	—	—	56	55
—	—	—	—	10	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	28
248	7	46	58	1397	47	811	2	1297	43	669	39	3025	27	3279	3	—	—	28	50	113	50	10918	26
25	35	3	5	696	22	555	39	85	53	69	43	31	23	178	16	—	—	1	35	—	3	1647	34
63	6	12	14	287	26	142	12	152	—	69	52	75	12	31	20	—	—	3	13	4	13	840	48
13	13	8	5	114	41	370	17	5	52	65	27	53	—	13	4	—	—	—	36	—	9	644	24
710	41	339	11	4893	17	1035	17	2275	59	2368	15	4038	39	1119	43	13	48	59	22	53	11	16907	23
1	18	—	11	1	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	19
30	31	12	8	143	6	75	36	26	55	104	32	105	37	29	32	—	—	1	43	—	54	530	31
5	55	2	12	28	35	20	8	17	14	186	44	10	40	38	16	—	—	—	—	—	14	309	58
—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
6	20	2	53	32	47	14	—	18	32	154	22	65	15	5	40	—	—	—	6	—	28	300	23
24	56	9	33	186	48	58	42	39	35	26	55	30	—	35	—	—	—	—	21	—	40	412	30
121	50	18	38	437	19	272	1	49	—	325	44	191	2	50	45	—	—	1	12	6	42	1474	13
106	31	125	51	1129	59	274	26	596	46	206	17	4999	44	1137	10	6883	25	5	28	10	51	15476	28
29	26	16	49	94	16	16	55	37	32	25	37	103	—	78	45	—	—	1	43	—	30	404	33
24	53	5	29	70	6	6	15	6	11	33	19	118	56	—	—	—	—	—	3	—	12	265	24
—	—	2	2	190	13	—	—	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	193	27
1	9	—	49	15	10	16	3	—	—	—	—	—	—	483	57	—	—	—	—	—	—	517	8
1	1	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10
508	20	213	45	2077	30	373	47	470	36	585	12	728	45	1561	33	—	—	40	5	72	46	6632	19
2	47	5	42	123	17	20	43	53	7	41	16	21	40	18	43	—	—	—	3	—	9	287	27
—	25	—	15	2	29	—	—	—	—	34	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	29
38	18	12	16	156	25	66	8	29	14	167	55	52	57	—	—	—	—	2	18	1	30	527	1
1	37	1	19	19	2	12	15	62	32	16	27	401	54	352	13	—	—	—	7	—	3	867	29
402	11	531	39	4104	11	1574	15	2038	48	1071	16	3002	48	2184	45	—	—	15	33	32	16	14957	42
—	9	—	—	2	24	—	—	10	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	46
6	37	1	50	36	12	15	45	20	4	61	14	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	142	2
67	44	65	35	308	42	—	—	49	17	52	16	—	—	32	5	10	—	—	32	1	6	587	17
5	25	—	55	57	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	63	39
5	37	3	21	54	45	—	—	13	39	35	21	102	23	46	33	—	—	—	—	—	—	261	39
27	34	—	—	100	6	38	44	52	51	—	—	36	3	—	—	—	—	—	11	—	17	255	46
1102	39	1121	58	5553	44	1124	29	261	16	1169	30	1263	49	537	54	1479	29	54	41	87	54	13757	23
618	10	1559	3	5406	46	710	27	2634	51	2231	16	7596	16	4175	33	19634	50	—	—	402	36	44969	48
1513	20	3086	18	10498	19	2304	9	4720	40	2934	47	11234	25	2457	53	54284	37	—	—	—	—	93034	28
54	55	99	39	315	9	—	—	1	55	78	17	231	45	60	55	—	—	—	—	—	—	842	35
400	3	1277	48	1364	46	369	20	524	38	480	33	246	33	430	3	724	38	—	—	—	—	5818	22
15	52	64	9	162	47	9	53	26	45	13	54	76	46	—	—	34	59	—	—	—	—	405	5
11521	34	12650	39	79825	18	21892	58	28342	8	30187	4	62330	21	49809	13	84638	30	704	41	1377	34	383280	—

Digitized by Google

№ 12. **Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des**

Monate.	Gewicht der Sendungen.								Geſammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Special-Tarif.	
		Claſſe		Wagenladungs-Claſſe					
		I.	II.	A.	B.	C.	D.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . . 1874	1471,6	8364,5	14715,6	10213,1	7780,5	45249,4	32407,3	25842,5	146044,6
Februar . . „	1265,4	7735,4	16362,2	8663,3	5730,4	54875,0	37908,6	17016,0	149557,2
März . . . „	1760,5	10206,6	19789,1	10459,7	7717,7	80600,5	42883,2	43118,5	216535,8
April . . . „	1526,6	8273,5	17791,6	7504,6	6669,0	57113,2	48353,6	40939,2	188171,7
Mai . . . . „	1470,2	7451,6	17507,5	9493,7	9434,4	65782,4	39251,6	49643,2	200034,7
Juni . . . „	1463,6	8158,4	16406,7	6323,6	6059,7	62998,4	42893,0	39629,0	183932,5
Juli . . . . „	1513,2	12395,1	14041,4	9303,7	6245,2	83349,4	42595,0	66431,0	235875,2
Auguſt . . . „	1984,6	11818,7	15631,1	14618,4	3950,7	51342,0	30492,0	62435,0	192272,2
September . . „	8006,7	13621,5	19799,7	9196,1	5902,2	62985,6	35806,0	44646,5	199964,4
October . . . „	4748,5	26401,5	28559,7	31805,4	9118,6	55128,0	36495,0	38665,0	230923,6
November . . „	2179,5	10466,4	19982,6	23167,0	8744,6	64546,6	21884,0	33632,6	184602,4
December . . „	2105,0	7360,8	15163,5	9229,0	6667,5	45985,6	17523,0	28214,6	132248,6
Summa . .	29496,1	132254,7	215752,2	149978,6	84021,6	729955,1	428492,6	490212,4	2260162,2

Digitized by Google

Süddeutschen Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
295	42	1293	23	1538	23	594	34	176	23	2298	23	1670	42	265	41	28	35	9	39	8171	25
261	6	995	27	1559	48	896	57	159	33	2501	5	1281	21	179	11	36	30	22	45	7893	43
384	17	1379	3	1906	46	538	20	229	45	2816	32	1541	45	496	39	40	53	18	58	9352	58
359	11	1034	31	1540	1	410	44	192	23	2356	43	1330	34	649	10	38	44	26	6	7938	7
354	23	966	50	1526	28	698	23	414	44	3946	4	1101	5	613	42	34	5	14	6	9669	50
360	33	975	37	1408	27	448	25	220	32	3762	3	1336	22	485	18	39	29	16	51	9053	37
376	32	1931	27	1331	40	492	16	171	27	2622	4	1353	5	923	17	41	53	16	7	9259	48
541	58	1888	20	1611	58	1182	48	136	24	2764	4	1495	6	687	58	65	6	17	52	10391	34
2527	44	2486	5	2385	41	562	15	265	27	3119	31	1230	1	493	31	45	50	25	—	13141	5
1246	1	4872	57	3771	7	2566	3	382	47	2550	—	1475	38	491	29	62	15	20	50	17439	7
758	23	1832	41	2565	5	1631	23	352	31	3194	56	945	58	381	46	64	31	16	54	11744	8
606	32	1122	38	1591	51	525	24	232	17	2432	14	764	1	280	38	43	22	18	12	7617	9
8072	22	20778	59	22737	15	10547	32	2934	13	34363	39	15525	38	5948	20	541	13	223	20	121672	31

Digitized by Google

№ 13. **Stationsweise Uebersicht des Ergebnisses des**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.								Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						Special-Tarif.	
		Classe		Wagenladungs-Classe					
		I.	II.	A.	B.	C.	D.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Homburg	62,1	745,4	2598,1	600,0	69,3	8571,4	4800,0	—	17446,9
St. Ingbert	145,0	513,7	1460,5	4779,0	281,1	60916,1	4000,0	—	72095,4
Bliskastel	61,9	627,5	876,3	—	153,7	600,0	200,0	—	2519,5
Zweibrücken	1871,2	7960,3	6462,9	408,0	752,7	30564,4	8019,0	1900,0	57938,2
Landstuhl	66,9	260,7	3414,5	—	118,5	4957,0	2627,0	200,0	11644,4
Kusel	87,0	581,1	1443,9	2199,5	388,3	1155,0	2008,0	8200,0	16062,3
Kaiserslautern	1284,5	14626,1	13570,4	1951,5	1254,4	15181,9	18955,0	2601 0	69425,2
Lambrecht	692,3	3588,3	1700,7	100,0	68,3	1207,0	400,0	—	7756,5
Neustadt	1193,0	3908,4	22372,5	12378,5	3992,5	8376,0	37938,5	1201,0	91361,5
Weißenburg loco	135,0	733,4	1812,9	1268,0	374,5	3984,5	16227,0	—	24535,3
„ transit	487,0	1603,5	4326,1	5666,7	114,3	22985,5	3400,0	7000,0	45583,5
Elsaß-Lothr. transit	8303,0	28817,7	15059,5	864,0	4511,7	4249,3	12800,0	4200,0	78805,1
Schaidt	42,0	31,3	172,7	—	2,3	—	—	—	248,3
Maximiliansau	2367,7	11521,3	22720,9	19311,3	3754,0	108330,5	8835,0	182119,7	358960,3
Landau	2698,5	8019,5	9761,5	9093,5	2399,0	6576,0	4600,0	200,0	43349,5
Edenkoben	546,7	891,0	7719,9	19679,7	2521,1	1558,0	1406,0	400,0	34722,4
Grünstadt	0	63,0	15,4	—	—	600,0	400,0	3000,0	4079,5
Dürkheim	492,9	1185,9	6326,0	989,0	1301,0	7308,5	1402,0	200,0	19206,5
Wachenheim	123,5	76,5	1356,0	544,5	426,4	—	1200,0	—	3727,5
Deidesheim	292,0	903,5	7499,0	3939,5	1817,5	—	—	—	14453,9
Mußbach	66,0	53,7	1579,5	2084,5	324,3	726,0	1410,0	—	6244,5
Germersheim	553,5	5249,7	3123,7	3156,4	588,0	6922,1	4823,4	400,0	24817,2
Speyer	1691,5	7051,2	5208,7	605,5	679,7	2455,5	3636,0	2600,0	23928,5
Ludwigshafen	4858,4	23318,7	63262,1	59074,0	53821,5	416704,2	254314,2	275182,7	1150535,5
„ transit für Worms	312,0	1719,5	4268,2	114,0	315,0	2126,0	19819,0	608,0	29282,3
Oggersheim	75,5	331,5	2005,0	560,0	2207,5	1917,0	819,0	—	7915,3
Frankenthal	983,5	7871,5	5635,5	610,5	1782,5	11982,1	14452,9	200,0	43518,2
Summa	29496,1	132254,7	215752,5	149978,0	84021,3	729955,1	428492,5	490212,4	2260162,3

Digitized by Google

Süddeutschen Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
45	45	291	53	822	55	169	—	13	51	1456	15	730	6	—	—	3	11	—	—	3532	56
125	2	240	21	524	33	1453	55	64	2	12313	50	743	42	—	—	17	58	—	—	15483	23
49	59	287	22	287	28	—	—	34	7	122	58	31	20	—	—	—	35	—	—	813	49
1544	54	3347	33	2169	51	119	46	174	22	5776	3	1315	7	183	44	61	8	—	—	14692	28
41	1	86	56	888	6	—	—	18	17	712	49	299	45	19	48	—	40	—	—	2067	22
69	3	240	57	461	15	606	53	73	49	214	36	322	51	827	40	—	35	—	—	2817	39
675	5	4175	15	3169	41	352	1	179	21	1997	40	2082	53	186	22	48	47	—	—	12867	5
221	32	732	59	255	3	10	8	7	17	127	7	36	40	—	—	6	1	—	—	1396	47
372	50	678	16	3150	30	1411	35	358	44	691	8	3103	34	56	45	78	59	—	—	9902	21
44	33	120	41	238	7	132	32	32	47	292	10	1234	21	—	—	6	37	—	—	2101	48
112	32	201	39	459	31	490	53	10	10	1557	14	20	—	338	—	—	—	—	—	3190	2
2661	11	5554	8	2523	37	77	39	331	16	403	31	722	4	145	20	—	—	—	—	12418	46
8	51	7	15	17	37	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	33	58
65	55	210	31	408	59	343	37	66	6	1995	25	153	37	1532	40	4	4	—	—	4780	54
739	22	1269	49	1214	57	1013	47	196	42	496	18	325	38	9	54	102	20	—	—	5368	47
165	40	147	21	1078	39	2352	15	227	—	131	27	106	30	20	40	19	55	—	—	4249	27
—	3	3	29	--	37	—	—	—	—	13	—	9	4	65	44	3	36	—	—	95	33
200	59	284	10	1115	29	129	30	151	14	883	25	113	20	11	—	9	43	—	—	2898	50
49	36	17	40	254	24	71	1	49	57	—	—	102	28	—	—	9	24	—	—	554	80
114	38	182	51	1212	22	532	24	190	37	—	—	—	—	—	—	8	47	—	—	2241	39
24	7	10	32	224	33	276	38	33	1	71	23	131	15	—	—	2	32	—	—	774	1
146	28	873	48	395	8	343	56	48	48	523	36	313	54	21	16	3	51	—	—	2670	45
329	15	854	—	483	47	46	29	43	3	147	15	196	53	108	48	26	44	—	—	2236	14
104	2	230	31	634	59	552	23	485	36	3805	5	2246	50	2399	56	100	12	223	20	10782	54
45	14	136	20	326	47	6	5	14	25	89	33	699	25	13	23	—	—	—	—	1331	12
7	15	21	23	106	13	24	16	79	18	65	28	28	40	—	—	—	21	—	—	332	54
107	30	571	19	312	4	30	49	50	11	476	23	455	41	7	20	25	10	—	—	2036	27
8072	22	20778	59	22737	15	10547	32	2934	13	34363	39	15525	38	5948	20	541	13	223	20	121672	31

Digitized by Google

№ 14.

Ergebniß des directen Güterverkehrs via Weißenburg zwischen Nordostbahn und den vereinigten

Monate.	Gewicht der Sendungen.										Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.									
		Classe			Wagenladungs-Classe						
		I.	II.	III.	A.	B.	C.	D.	E.	F. G. H. J. u. Spec.-Tar.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat-											
Januar . 1874	139,2	420,0	152,9	662,2	19,0	200,0	320,2	912,2	237,8	4703,8	7768,8
Februar . „	222,0	280,1	4,0	321,2	47,2	535,4	100,2	1001,2	313,0	3834,0	6662,2
März . . „	272,3	240,4	12,2	733,4	120,1	600,2	100,2	630,7	—	366,1	3077,2
April . . „	218,8	317,8	11,2	587,0	28,2	300,0	212,0	400,0	—	981,5	3058,3
Mai . . „	249,1	172,0	6,5	649,7	40,2	100,0	203,2	995,2	—	2761,8	5178,4
Juni . . „	220,4	158,0	32,5	739,2	77,3	200,0	213,4	700,0	—	2709,7	5050,2
Juli . . „	344,0	318,6	11,2	590,7	62,7	—	100,2	185,0	—	5548,8	7161,1
August . „	216,8	280,4	44,2	466,4	109,0	100,0	108,2	185,8	86,4	10383,2	11980,9
September „	189,2	277,8	114,2	766,2	1,2	701,2	100,0	108,4	222,0	2504,6	4985,4
October . „	104,8	225,0	110,8	901,1	337,2	89,4	168,0	181,0	326,6	3822,1	6267,2
November „	110,8	205,0	21,0	695,0	103,8	627,1	433,0	522,8	—	500,0	3218,8
December „	129,0	230,1	232,7	427,2	305,4	199,2	692,4	—	235,0	1220,2	3671,8
Summa .	2417,3	3125,2	755,0	7540,2	1254,8	3653,2	2754,2	5822,8	1420,8	39335,2	68080,8
II. Stations-											
Station.											
Ludwigshafen .	2417,8	3125,0	755,0	7540,2	1254,2	3653,8	2754,0	5822,2	1420,8	39335,2	68080,2

Digitized by Google

Ludwigshafen und den Stationen der Schweizer Centralbahn, Schweizerbahnen im Jahre 1874.

Frachtsatz für:																											
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.																		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Classe						Wagenladungs-Classe																			
		I.		II.		III.		A.		B.		C.		D.		E.		F. G. H. J. u. Spec.-Tar.									
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																											
50	50	78	19	18	32	75	32	2	18	21	42	32	36	93	41	22	12	451	01	2	23	4	39	853	45
81	33	50	44	—	34	36	08	5	20	59	06	10	21	98	39	29	13	219	21	1	31	9	15	601	45
103	50	43	26	1	34	88	38	12	22	60	44	10	22	65	01	—	—	34	10	2	54	3	06	426	07
79	30	58	06	1	23	67	48	3	13	32	54	21	30	41	04	—	—	77	03	—	46	8	52	392	09
99	36	31	40	2	08	73	01	4	29	11	12	20	56	87	44	—	—	208	07	6	38	9	37	555	03
80	01	31	51	3	55	135	22	20	38	21	00	21	39	85	53	—	—	147	08	5	03	7	16	559	46
123	27	58	19	1	21	69	20	7	01	—	—	18	12	14	56	—	—	324	50	9	45	11	20	638	31
76	32	51	23	5	22	68	11	11	06	10	30	10	55	19	01	20	12	627	15	4	01	21	39	926	07
66	13	49	13	14	58	100	07	—	12	68	44	10	16	10	07	20	43	213	20	3	44	3	24	561	01
47	12	50	58	16	17	132	28	41	45	10	13	17	42	20	42	37	20	313	49	3	30	3	44	695	40
49	48	46	24	3	07	102	10	12	50	71	42	49	28	47	14	—	—	35	34	3	34	4	05	425	56
58	05	52	05	34	12	62	48	37	46	22	48	79	10	—	—	26	52	86	23	2	02	4	13	466	24
916	37	602	28	103	18	1011	33	159	00	390	35	303	07	584	02	156	32	2738	01	45	51	91	10	7102	14
weise.																											
916	37	602	28	103	18	1011	33	159	00	390	35	303	07	584	02	156	32	2738	01	45	51	91	10	7102	14

Digitized by Google

№ 15. **Monatweiſe Ueberſicht des Rheiniſchen**

Monate.	Gewicht der Sendungen.										Geſammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								Kohlen und Coaks.	
		Claſſe		Wagenladungs-Claſſe				Special-Tarif			
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . 1874	6007,8	17671,1	43177,2	27894,2	9286,1	72651,5	31874,8	8077,4	41219,0	159068,5	416927,7
Februar . . „	6708,8	21274,8	48440,4	31204,0	7511,8	70701,9	36057,2	6146,5	41112,6	158254,0	427412,8
März . . . „	8352,8	23631,0	54985,9	34087,4	6717,8	104268,8	56927,0	6860,0	78600,0	219252,0	593683,1
April . . . „	6927,6	19203,8	40148,0	25483,1	9686,0	67341,5	53912,0	2615,0	98767,0	140702,0	464785,0
Mai . . . „	6469,8	16796,3	42356,4	26542,1	8526,6	78989,8	47660,0	1001,4	100787,4	189420,0	518549,8
Juni . . . „	6230,7	16287,7	39038,7	21820,4	7405,6	107460,8	51237,0	1504,5	93049,0	233208,0	577242,2
Juli . . . „	7033,2	19136,8	41736,0	20426,2	11485,7	86396,2	28430,0	1405,8	97400,0	253400,0	566849,7
Auguſt . . „	7488,0	21265,7	51877,1	12704,8	5862,0	103935,8	53809,0	2106,0	51422,0	110210,8	420679,9
September . „	6728,2	23006,6	42637,7	24761,3	7616,4	78732,5	60482,0	2051,0	42032,2	140000,0	428047,6
October . . „	6054,4	25993,6	49163,6	25198,7	14953,2	66166,6	19439,0	4428,0	50656,2	175900,0	437952,5
November . „	5195,6	27073,8	45456,4	28506,4	11254,8	90822,4	26326,6	5105,0	46216,4	256000,0	541956,9
December . „	4341,0	23940,2	29207,3	30753,5	12915,9	82616,6	19477,2	4418,2	42761,8	256810,0	507241,7
Summa . .	77537,8	255281,2	528224,7	309382,7	113221,8	1010083,4	485631,8	45718,8	784023,6	2292224,5	5901329,6

Digitized by Google

Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		Wagenladungs-Classe B.		Wagenladungs-Classe C.		Wagenladungs-Classe D.		Special-Tarif 1.		Special-Tarif 2.		Kohlen und Coaks.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1404	5	2092	57	4541	32	2142	31	533	21	3441	30	1635	47	242	19	1569	24	7490	23	13	18	131	40	25238	47
1389	44	2316	4	4284	29	2420	46	581	7	3304	27	1329	11	157	44	1764	28	6190	18	15	31	142	19	23896	8
1691	5	2516	16	4956	18	2721	47	559	50	5090	49	2187	52	216	18	2581	39	7539	47	31	44	161	20	30254	45
1406	29	2289	20	3604	57	2061	19	634	37	3881	16	2233	35	67	8	3258	6	5418	14	11	15	128	46	24995	2
1283	24	1759	16	3958	17	2055	58	518	21	4777	51	1841	38	72	13	3610	46	7651	15	11	47	126	1	27666	47
1257	58	1699	15	3706	37	1711	31	415	9	5371	27	2227	45	38	37	3356	21	9285	30	11	12	144	50	29226	12
1379	4	2068	47	4140	58	1649	16	734	39	4937	41	1264	50	34	23	3547	1	10459	10	11	3	168	58	30395	50
1623	53	2627	51	4548	12	1986	39	568	14	7785	4	2042	53	54	4	2042	34	3774	11	11	40	140	35	27205	50
1516	26	2626	35	3777	8	2163	56	625	30	4288	44	1747	39	75	57	1576	42	5025	18	8	52	129	11	23561	58
1592	9	3522	2	5141	52	2527	38	1077	25	4691	58	954	35	148	10	2552	2	6599	23	8	10	123	7	28938	31
1492	35	3344	50	4296	54	2688	4	1083	43	6549	47	1155	28	141	38	1821	3	6696	18	8	31	126	14	29405	5
1559	15	3042	23	4187	10	3603	46	1108	45	6013	24	801	48	129	23	2047	51	6045	50	7	21	131	39	28678	35
17596	7	29905	36	51144	24	27733	11	8440	41	60133	58	19423	1	1377	54	29727	57	82175	37	150	24	1654	40	329463	30

Digitized by Google

№ 16. **Stationsweise Uebersicht des Rheinischen**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif		Kohlen und Coaks.
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Homburg	27,8	361,8	599,8	643,8	267,1	600,0	—	—	200,0	—	2698,9
St. Ingbert	23,0	430,1	930,8	0,8	24,8	100,0	—	—	13000,0	—	14509,8
Blieskastel	12,8	144,9	295,4	—	9,4	500,0	—	—	—	—	962,8
Zweibrücken	776,8	3594,0	5858,7	2299,0	240,8	13974,8	2800,0	—	5000,0	2000,0	36542,8
Landstuhl	50,6	149,8	1074,8	977,8	10,8	1218,0	800,0	—	13400,0	—	17680,4
Kusel	39,0	248,7	752,0	—	20,8	100,0	200,0	—	2800,0	—	4160,8
Altenglan	4,8	37,8	140,9	—	—	2500,0	—	—	—	—	2683,8
Kaiserslautern	1008,7	4531,3	16606,5	5000,4	1416,8	7894,9	43100,0	—	60806,0	12200,0	152564,0
Ebernburg	20,4	51,8	78,9	100,0	5,1	3253,1	1000,0	—	200,0	1400,0	6109,8
Alsenz	507,8	238,8	1464,8	779,8	16,5	11178,8	1400,0	—	4400,0	—	19985,8
Bayerfeld-Cölln	2,8	11,8	81,5	—	—	300,0	400,0	—	—	—	795,8
Rockenhausen	132,8	76,4	423,1	811,8	5,4	600,0	—	—	3200,0	—	5249,8
Winnweiler	24,8	240,8	450,0	—	7,8	130,0	—	—	3600,0	800,0	5252,0
Langmeil	0,8	0,7	0,8	—	—	—	—	—	—	—	1,8
Kirchheimbolanden	157,4	301,4	711,2	—	19,1	2103,8	2000,0	—	5200,0	—	10493,8
Marnheim	10,1	38,8	82,4	—	—	—	—	—	400,0	—	530,7
Göllheim-Dreisen	10,8	14,1	25,7	—	4,1	—	200,0	—	—	—	254,4
Enkenbach	2,8	402,3	101,9	—	—	300,0	2200,0	—	400,0	—	3406,7
Weidenthal	25,8	52,8	42,4	—	0,7	—	1200,0	—	400,0	—	1719,1
Lambrecht	63,8	1343,8	1483,7	165,1	26,0	100,0	—	—	3400,0	—	6581,8
Neustadt	728,3	1551,8	8661,1	16160,8	1196,1	3425,4	5400,0	—	17000,0	1800,0	56922,7
Weißenburg loco	426,8	4506,8	3507,8	1977,8	1896,8	39820,5	2600,0	400,0	1800,0	13200,0	70135,7
„ transit	9803,4	34446,1	59404,8	56078,0	24087,1	136642,3	6302,8	—	93537,0	676000,0	1096301,8
Maximiliansau	15,0	9,0	136,8	118,0	—	100,0	2800,0	—	2240,0	16400,0	21818,8
Bergzabern	145,7	164,8	658,0	1054,0	29,8	—	3400,0	—	1600,0	—	7052,0
Landau	323,0	1712,7	2953,4	15046,7	215,4	13365,0	1600,0	—	10500,0	2210,0	47927,1
Edenkoben	352,8	329,8	1912,7	4189,4	508,8	493,0	200,0	—	200,0	—	8185,7
Mußbach	15,0	115,8	305,3	270,0	264,0	100,0	—	—	400,8	—	1469,8
Deidesheim	294,3	724,8	5110,1	8159,0	882,8	300,0	200,0	—	200,0	—	15871,0
Wachenheim	46,7	27,8	484,1	1284,1	238,3	—	200,0	—	—	—	2280,4
Dürkheim	242,4	277,8	2258,1	5083,7	408,0	400,0	600,0	—	1800,0	800,0	11869,4
Freinsheim	27,8	27,1	202,3	166,0	26,8	200,0	200,0	—	1000,0	—	1849,8
Grünstadt	168,1	593,8	873,8	100,0	253,8	636,5	3400,0	—	130804,0	600,0	137429,4
Albsheim	3,8	52,8	217,3	110,0	2,8	300,0	—	—	1800,0	—	2485,0
Germersheim	66,0	420,4	486,0	100,0	21,8	400,0	3600,0	—	800,0	—	5894,8
Speyer	500,4	2343,8	3141,8	228,7	285,8	1700,0	24800,0	—	4000,0	1000,0	37999,4
Ludwigshafen loco	2442,4	7689,0	20427,1	18897,4	7548,8	108940,0	40905,0	5105,0	59600,0	359840,0	631394,8
„ transit	58369,8	186653,8	380001,1	168145,4	71943,7	615105,4	275723,7	40213,8	334136,8	1168370,8	3298663,8
Oggersheim	39,8	48,0	495,8	—	154,8	10684,8	600,0	—	800,0	1800,0	14622,8
Frankenthal	626,7	1319,8	4783,8	1436,0	1185,7	32618,8	57800,0	—	5400,0	33804,0	138974,4
Summa	77537,6	255281,8	528224,7	309382,7	113221,8	1010083,4	485631,8	45718,8	784023,8	2292224,8	5901329,0

Digitized by Google

Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Kohlen und Coaks.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
16	38	414	30	148	6	116	47	27	25	70	39	—	—	—	—	15	52	—	—	—	—	—	—	509	57
17	33	165	44	278	22	—	10	4	40	16	52	—	—	—	—	1230	29	—	—	—	—	—	—	1713	50
8	3	53	15	81	5	—	—	1	42	79	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	223	53
522	57	1197	33	1601	22	545	13	46	57	2169	32	334	36	—	—	448	35	202	19	—	—	—	—	7069	4
24	51	37	55	218	45	155	48	1	17	147	32	70	—	—	—	931	21	—	—	—	—	—	—	1587	29
25	12	84	31	185	12	—	—	4	44	14	56	23	6	—	—	241	51	—	—	—	—	—	—	579	32
2	55	11	47	35	18	—	—	—	—	369	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	419	15
386	59	1006	50	2514	6	669	41	149	9	773	46	3190	48	—	—	3444	43	986	16	—	—	—	—	13122	18
1	3	2	3	6	14	1	38	—	28	60	5	18	5	—	—	4	19	26	8	—	—	—	—	120	3
51	3	16	6	64	24	30	51	—	49	344	41	36	10	—	—	227	2	—	—	—	—	—	—	771	6
—	17	—	53	4	43	—	—	—	—	10	41	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	42
23	2	12	47	42	10	46	50	—	18	29	35	—	—	—	—	107	48	—	—	—	—	—	—	262	30
6	—	31	9	161	59	—	—	—	32	7	21	—	—	—	—	154	14	51	59	—	—	—	—	413	14
—	7	—	7	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
11	26	17	37	27	43	—	—	—	38	52	37	45	16	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	288	17
—	56	2	34	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	30	—	—	—	—	—	—	17	30
3	19	2	20	3	23	—	—	—	32	—	—	11	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	28
—	38	94	14	13	22	—	—	—	—	22	34	133	21	—	—	18	12	—	—	—	—	—	—	252	21
10	58	10	47	6	49	—	—	—	4	—	—	90	18	—	—	25	5	—	—	—	—	—	—	144	1
26	57	312	30	258	4	23	13	3	2	11	50	—	—	—	—	218	38	—	—	—	—	—	—	854	14
251	22	287	35	1370	53	1953	22	175	14	283	29	349	39	—	—	867	25	123	15	—	—	—	—	5662	14
250	54	1460	54	866	46	417	51	303	55	6197	24	290	40	36	24	151	5	966	24	—	—	—	—	10942	17
6745	12	10264	24	15244	4	9194	30	3848	57	17841	33	664	18	—	—	6865	54	45878	44	—	—	—	—	116547	36
9	31	2	58	35	14	27	57	—	—	17	54	353	9	—	—	190	45	1105	31	—	—	—	—	1742	59
84	21	52	9	190	11	180	46	3	44	—	—	341	8	—	—	136	16	—	—	—	—	—	—	988	35
151	16	421	41	542	2	2454	54	29	48	1563	42	140	—	—	—	713	—	152	47	—	—	—	—	6169	10
129	20	76	25	337	35	580	7	53	29	47	57	13	39	—	—	10	51	—	—	—	—	—	—	1249	23
3	48	16	37	31	41	24	58	17	9	5	53	—	—	—	—	15	52	—	—	—	—	—	—	115	58
60	58	93	2	464	34	621	47	81	5	16	58	8	38	—	—	8	52	—	—	—	—	—	—	1355	54
8	56	2	48	37	54	74	40	24	34	—	—	7	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156	48
41	53	29	38	165	2	293	32	19	15	17	30	23	6	—	—	59	2	35	28	—	—	—	—	684	26
3	41	2	16	11	26	7	31	—	56	7	—	6	4	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	66	54
16	10	35	35	32	43	2	52	6	7	15	42	73	23	—	—	3047	2	14	17	—	—	—	—	3243	51
—	42	2	48	7	21	3	12	—	4	6	49	—	—	—	—	37	48	—	—	—	—	—	—	58	44
23	55	82	1	71	56	11	50	1	56	33	46	239	24	—	—	53	12	—	—	—	—	—	—	518	—
137	19	366	34	358	20	21	5	21	46	118	25	1330	56	—	—	175	—	50	38	—	—	—	—	2580	1
362	43	727	18	1281	4	1006	11	299	4	4351	41	1384	39	131	1	1824	29	8205	52	—	—	—	—	19574	2
8114	3	12747	39	24233	50	3220	16	3275	46	24183	47	8892	44	1210	29	8130	16	23535	34	150	24	1654	40	125349	28
4	47	3	51	27	32	—	—	5	50	351	38	16	48	—	—	22	38	49	—	—	—	—	—	482	4
54	22	84	11	179	36	45	41	29	45	891	6	1321	8	—	—	178	51	791	25	—	—	—	—	3576	5
17596	7	29905	36	51144	24	27733	11	8440	41	60133	58	19423	1	1377	54	29727	57	82175	37	150	24	1654	40	329463	30

Digitized by Google

Ergebniß des directen Güterverkehrs mit den Stationen der Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1874.

Monate.	Gewicht der Sendungen.							Gesammt-Gewicht.	Fracht für:												Versicherungs-Tax.		Summa.	
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.							Eilgut.	Gewöhnliches Gut.														
		Classe		Wagenladungs-Classe			Special-Tarif.			Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif.								
		I.	II.	A.	B.	C.				I.		II.		A.		B.		C.						
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
I. Monatweise.																										
Januar . . 1874	399,6	4889,2	3630,5	26689,6	1801,8	—	2630,0	40040,4	93	18	847	52	526	53	2573	30	205	26	—	—	83	45	7	20	4338	4
Februar . . „	285,1	4874,3	1499,6	22889,0	3077,7	—	6463,0	39089,1	73	22	824	53	339	55	1894	58	247	61	—	—	313	28	7	43	3702	10
März . . . „	479,6	6112,8	3985,9	15785,0	1502,1	—	5862,8	33727,7	97	7	678	58	343	20	934	39	91	39	—	—	195	3	5	58	2346	34
April . . . „	213,1	1316,3	3711,7	15062,3	9995,5	—	4852,0	35150,9	41	46	167	21	287	11	1066	55	508	56	—	—	136	52	3	57	2212	58
Mai . . . „	244,1	2360,9	2839,7	16153,1	800,0	—	—	22397,8	67	—	292	41	230	3	1148	59	80	52	—	—	—	—	1	58	1821	33
Juni . . . „	184,5	1809,6	1482,3	16053,2	14324,2	—	800,0	34653,8	49	14	284	35	171	5	1459	—	596	33	—	—	64	19	3	42	2628	28
Juli . . . „	257,2	2501,4	2455,3	18068,7	14710,0	—	2408,4	40401,0	52	3	255	32	250	6	1508	9	612	49	—	—	67	37	4	38	2750	54
August . . . „	287,3	1990,9	1562,1	13651,9	3800,0	—	200,0	21492,2	97	45	285	53	242	24	1328	41	273	24	—	—	5	57	3	51	2237	18
September. . „	230,9	2866,4	2553,9	20999,5	3880,0	—	700,0	30580,7	44	18	311	45	296	20	1886	18	483	54	—	—	54	38	4	55	3082	8
October . . „	310,6	3027,6	4867,2	27442,7	6541,0	—	11812,1	54001,2	60	45	326	42	722	17	2039	19	678	37	—	—	365	51	5	33	4199	4
November . . „	770,7	1492,6	1149,1	18263,5	8179,7	—	3000,0	32856,6	258	17	196	27	98	22	1680	29	704	50	—	—	96	48	4	35	3019	48
December . . „	488,8	1546,2	958,8	18218,0	5253,0	520,0	3800,0	30784,8	116	6	169	7	82	35	1649	42	460	6	16	35	115	21	5	54	2613	26
Summa . .	4151,5	34788,3	30696,1	228676,5	73814,5	520,0	42528,3	415175,2	1029	1	4641	41	3590	31	19170	2	4944	57	16	35	1499	39	59	59	34952	25
II. Stationsweise.																										
Stationen.																										
St. Ingbert . . .	5	7,0	1,3	—	—	—	—	8,8	—	22	1	18	—	37	44	49	—	—	—	—	—	—	—	—	2	17
Zweibrücken . . .	27,7	300,3	48,3	371,6	—	—	—	747,9	18	21	98	22	12	5	126	13	—	—	—	—	—	—	—	58	172	35
Kaiserslautern . .	61,4	674,2	389,0	676,2	—	—	1624,0	3424,9	40	1	243	14	99	16	213	51	—	—	—	—	145	6	—	—	643	50
Weißenburg loco . .	171,0	691,7	220,6	1198,0	—	—	—	2281,3	105	48	297	29	56	24	14288	8	—	—	—	—	—	—	2	4	615	36
„ transit .	857,5	10620,9	15969,1	119305,8	36274,0	—	3000,0	186026,7	479	10	2525	30	2451	4	137	14	3651	56	—	—	268	21	15	2	23679	11
Landau	11,7	23,2	46,0	973,6	—	—	—	1054,5	5	44	5	58	8	25	229	47	—	—	—	—	—	—	—	—	157	21
Neustadt	33,4	170,8	89,4	1851,0	—	—	—	2144,6	9	36	36	23	14	6	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	289	52
Dürkheim	8,2	286,1	69,1	5,3	—	—	—	368,7	1	30	41	1	6	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	50
Speyer	114,9	392,4	141,4	—	—	—	—	651,7	27	59	57	40	15	37	1098	7	—	—	—	—	—	—	—	—	101	16
Ludwigshafen loco .	236,8	3841,9	1027,6	33282,1	3291,0	—	26862,0	68540,7	30	3	287	38	61	34	2025	—	68	45	—	—	811	11	19	58	2327	9
„ transit .	2620,1	17741,7	12679,9	70690,8	34249,5	520,0	7827,3	146329,2	309	46	1167	38	864	8	6	29	1224	16	16	35	196	37	21	57	6826	4
Frankenthal . . .	8,3	59,9	11,5	322,1	—	—	200,0	581,3	—	41	1	30	—	20	—	—	—	—	—	—	4	32	—	—	13	32
Grünstadt	—	—	—	—	—	—	3015,0	3015,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	52	—	—	73	52
Summa . .	4151,5	34788,3	30696,1	228676,5	73814,5	520,0	42528,3	415175,2	1029	1	4641	41	3590	31	19170	2	4944	57	16	35	1499	39	59	59	34952	25

№ 18. **Ergebniß des internationalen Güterverkehrs im Belgisch-Rheinischen Eisenbahn-verbande (via Köln) im Jahre 1874.**

Monate.	Gewicht der Sendungen.						Gesammt-Gewicht.	Fracht für:										Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.				Special-Tarif.		Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								Special-Tarif.						
		Section							Section														
		I.	II.	III.	IV.				I.		II.		III.		IV.								
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
I. Monatweise.																							
Januar . . . 1874	387,4	7640,2	4141,0	41198,2	14413,4	78515,0	146295,2	48	06	418	57	202	01	1735	46	716	38	5361	34	10	05	6	19	8499	26
Februar . . . „	409,0	8192,4	1343,4	35758,0	4123,4	61165,2	105991,4	56	38	194	28	79	17	1373	53	171	47	4945	19	—	—	20	17	6841	30
März . . . „	359,6	4903,0	1779,6	79242,2	3790,2	58259,6	148334,2	47	54	365	17	97	50	5946	41	47	44	6473	58	1	14	25	41	13006	19
April . . . „	323,0	8852,1	1310,4	45240,2	209,0	78711,4	134637,1	38	58	485	01	150	50	4178	50	6	10	1717	30	5	25	17	12	6599	56
Mai . . . . „	381,2	5979,8	2530,4	14020,0	—	199092,6	222004,0	50	17	371	50	128	01	485	15	—	—	10314	23	—	06	14	21	11359	13
Juni . . . . „	429,0	5337,4	1449,0	10894,2	412,0	99916,0	117937,6	62	38	401	06	84	32	473	50	15	34	4863	47	15	19	12	10	5928	56
Juli . . . . „	426,4	2616,2	951,2	61098,4	209,0	25145,8	90441,0	53	24	189	45	51	20	542	57	46	38	3922	43	14	31	12	35	4833	48
August . . . „	73,8	2859,8	851,6	16091,0	2415,0	57202,0	79493,2	8	37	225	18	49	12	692	87	74	23	3683	46	6	54	8	31	4749	18
September . . „	431,4	2171,4	990,4	21704,0	400 0	67704,2	93401,4	31	44	176	45	61	58	940	47	12	19	4705	08	2	43	16	17	5947	41
October . . . „	619,0	3656,2	1655,2	31382,2	1206,0	62127,6	100643,2	49	11	290	50	149	30	1349	53	37	03	3025	18	3	27	20	07	4925	19
November . . „	176,2	2667,0	2653,4	33630,6	846,0	47255,2	87228,4	12	22	200	22	146	58	1374	13	26	03	2293	53	2	59	21	51	4078	41
December . . „	324,4	2910,2	1422,8	32168,8	2037,8	44079,8	82943,4	16	05	194	39	66	25	1302	37	69	22	3160	34	3	24	19	39	4832	45
Summa .	4340,4	52785,7	21078,4	421927,6	30043,6	879174,4	1409350,1	475	54	3514	18	1262	54	20897	19	1223	36	54467	53	66	07	195	00	81603	01
II. Stationsweise.																							
Stationen.																							
Frankenthal	4,4	2,6	7,4	2615,2	138,2	—	2767,8	—	26	—	10	—	20	76	18	4	50	—	—	1	41	3	06	86	46
Ludwigshafen loco .	661,4	4375,2	2655,8	42515,2	9793,6	13964,6	73965,6	78	37	302	41	135	47	1429	54	288	26	582	33	63	30	39	04	2870	32
„ transit .	3620,7	44867,1	17909,2	250549,4	12323,8	510894,4	840164,6	378	19	2715	17	1071	39	12464	24	332	53	24720	07	—	—	152	50	41835	29
Landau	6,0	10,0	45,4	869,0	—	102,0	1032,4	1	03	2	17	2	58	56	39	—	—	11	48	—	56	—	—	75	41
Weißenburg loco . .	—	—	62,0	507,8	—	—	569,8	—	—	—	—	6	50	41	25	—	—	—	—	—	—	—	—	48	15
„ transit .	12,8	2652,2	241,8	105123,6	2796,4	170870,2	281697,0	7	34	357	24	27	02	5070	54	287	10	17821	36	—	—	—	—	23571	40
Maximiliansau transit	5,9	845,8	101,2	18269,2	4789,6	183343,2	207354,9	1	38	130	30	11	34	1147	40	291	40	11381	49	—	—	—	—	12964	51
Neustadt	9,4	9,8	87,4	214,6	—	—	271,2	1	46	1	37	4	09	22	15	—	—	—	—	—	—	—	—	29	47
Kaiserslautern . . .	19,8	23,0	18,4	1268,6	202,0	—	1526,8	6	81	4	22	2	35	87	55	18	37	—	—	—	—	—	—	120	00
Summa .	4340,4	52785,7	21078,4	421927,6	30043,6	879174,4	1409350,1	475	54	3514	18	1262	54	20897	19	1223	36	54467	53	66	07	195	00	81603	01

Digitized by Google

№ 19.

Ergebniß des directen internationalen Belgisch-Deutschen

Monate.	Gewicht der Sendungen.						Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.					
		I. Section.	II. Section.	III. Section.	Special-Tarif.	Transit-Tarif.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat-							
Januar 1874	10,6	102,6	285,0	13656,2	812,0	5529,6	20396,0
Februar . . . . . „	42,2	323,6	386,6	6726,0	—	4625,6	12104,4
März . . . . . „	5,2	203,6	589,6	10548,0	—	5273,0	16620,2
April . . . . . „	34,6	162,2	140,2	3603,0	—	2750,6	6691,2
Mai . . . . . „	24,6	173,0	170,2	3873,2	—	2644,0	6886,2
Juni . . . . . „	23,2	139,6	288,6	2642,2	—	2800,0	5894,6
Juli . . . . . „	18,6	169,6	65,0	400,0	—	316,2	970,6
August . . . . . „	17,0	799,4	440,0	1163,2	—	3791,4	6211,0
September . . . . „	36,2	353,4	154,2	4218,2	—	4079,4	8842,4
October . . . . . „	43,4	198,4	454,2	3874,6	—	4589,2	9160,6
November . . . . „	63,4	172,0	200,2	1426,0	—	5515,4	7377,0
December . . . . „	43,2	1264,6	765,4	500,0	—	2426,0	4999,6
Summa . .	364,2	4063,2	3940,4	52631,2	812,0	44341,0	106152,0
II. Stations-							
Stationen.							
Zweibrücken	209,2	1263,6	345,6	2700,0	—	6282,4	10801,0
Kaiserslautern	81,4	711,0	1252,6	24072,4	812,0	12756,0	39685,4
Neustadt	44,4	672,6	2030,6	17893,2	—	7753,0	28394,2
Landau	25,4	73,4	306,0	2632,2	—	8001,2	11039,2
Maximiliansau	3,6	1342,4	4,2	5333,4	—	9548,0	16232,2
Summa . .	364,2	4063,2	3940,4	52631,2	812,0	44341,0	106152,0

Digitized by Google

Güterverkehrs via Luxemburg im Jahre 1874.

Frachtsatz für:												Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.															
		I. Section.		II. Section.		III. Section.		Special-Tarif.		Transit-Tarif.							
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																	
3	53	11	39	27	52	1349	43	52	29	727	15	2	06	9	48	2184	45
15	27	47	27	41	54	1017	34	—	—	631	37	6	04	5	22	1765	25
1	46	23	55	49	33	1201	04	—	—	651	33	6	46	3	30	1938	07
7	42	20	08	12	03	464	50	—	—	353	41	7	—	4	26	869	50
6	34	22	37	15	39	305	34	—	—	362	37	9	48	3	30	726	19
5	28	22	44	34	43	267	12	—	—	276	08	6	46	3	44	616	45
4	34	15	59	6	35	13	27	—	—	36	36	2	20	6	18	85	49
4	34	142	08	48	51	86	45	—	—	598	21	5	50	3	44	890	13
8	36	36	02	11	52	449	50	—	—	494	31	3	44	6	32	1011	07
7	53	14	59	50	31	784	21	—	—	541	54	2	06	4	54	1406	38
13	40	18	12	18	40	254	51	—	—	808	51	2	06	4	12	1120	32
8	28	216	49	93	26	32	19	—	—	326	13	3	16	4	12	684	43
88	35	592	39	411	39	6227	30	52	29	5809	17	57	52	60	12	13300	13
weise.																	
32	58	64	52	13	43	90	43	—	—	257	59	14	42	24	44	499	41
21	29	70	19	98	11	2727	40	52	29	1196	30	17	44	10	02	4194	24
15	58	108	10	252	34	2173	38	—	—	1260	04	14	42	10	16	3835	22
15	25	14	27	46	18	380	51	—	—	1231	59	4	54	6	04	1699	58
2	45	334	51	—	53	854	38	—	—	1862	45	5	50	9	06	3070	48
88	35	592	39	411	39	6227	30	52	29	5809	17	57	52	60	12	13300	13

Digitized by Google

№ 20 u. 21. **Ueberſicht des directen Güterverkehrs mit Stationen der Königl.**

Monate.	Gewicht der Sendungen.										Geſammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.									
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif			
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	3.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat-											
Januar . . 1874	79,2	492,4	835,4	2807,8	273,2	—	763,2	—	200,0	300,0	5752,2
Februar . . „	143,7	690,3	973,4	1848,2	—	335,1	558,3	—	400,0	—	4949,2
März . . „	192,1	659,4	1248,7	1949,1	659,7	1319,2	1243,2	200,0	1000,0	—	8472,1
April . . „	231,2	625,2	1231,2	1352,6	853,3	1053,2	1565,6	—	2200,0	—	9114,1
Mai . . . „	103,4	581,2	804,6	765,1	770,0	1166,4	2510,2	—	—	—	6701,8
Juni . . . „	193,2	509,2	750,2	552,1	469,2	2678,2	1613,5	—	400,0	—	7168,1
Juli . . . „	95,8	613,2	996,2	1179,0	1324,6	820,0	1412,2	—	600,0	—	7041,5
August . . „	150,2	1061,4	896,2	736,6	392,0	470,0	738,0	—	1200,0	100,0	5744,8
September . „	110,2	906,0	1342,2	1007,2	1604,0	1378,0	1210,4	—	—	—	7558,3
October . . „	195,4	688,4	1516,8	2009,0	1732,0	142,0	1710,0	—	800,0	—	8793,0
November . „	150,2	767,2	1254,6	1383,4	300,0	486,2	563,2	—	200,0	—	5104,4
December . „	108,2	470,4	1026,4	1114,0	583,8	—	1385,2	—	—	—	4688,0
Summa . .	1754,2	8065,2	12877,1	16705,1	8963,1	9848,7	15274,2	200,0	7000,2	400,2	81088,2
II. Stations-											
Stationen.											
Homburg . . .	2	26,8	1,0	—	—	—	—	—	—	—	28,8
Zweibrücken . .	80,7	457,2	146,2	673,6	—	1829,2	200,2	—	200,2	—	3587,6
St. Ingbert . .	0,6	10,2	7,2	4,2	—	—	—	—	—	—	23,2
Blieskaſtel . .	—	7,2	—	—	—	—	—	—	—	—	7,2
Landſtuhl . .	5,7	14,2	3,2	25,1	—	—	—	—	—	—	48,4
Kuſel	1,2	29,2	2,2	59,7	—	—	—	—	—	—	93,6
Kaiſerslautern .	727,2	1403,7	4450,2	1010,2	—	706,4	220,0	—	200,0	300,0	9018,4
Lambrecht . .	7,2	29,0	46,2	114,0	—	412,8	—	—	—	—	609,1
Neuſtadt . . .	111,1	408,0	2103,2	3269,7	—	—	—	—	—	—	5892,2
Weißenburg tranſit	63,2	564,1	279,2	690,1	—	3611,2	—	—	2000,0	—	7208,8
„ loco .	27,2	71,2	81,2	129,7	—	—	—	—	—	—	310,7
Landau . . .	100,1	499,5	408,4	241,2	—	—	—	—	—	—	1249,2
Edenkoben . .	25,0	67,2	45,2	120,2	—	—	—	—	—	—	259,2
Dürkheim . .	13,2	25,1	116,2	3,2	—	—	308,2	—	—	—	467,2
Wachenheim . .	3,4	1,4	72,2	—	—	—	—	—	—	—	77,1
Deidesheim . .	2,2	48,2	86,4	—	—	—	—	—	—	—	137,2
Mußbach . . .	0,2	2,2	6,8	—	—	—	—	—	—	—	10,0
Germersheim . .	34,2	98,2	21,1	—	—	—	—	—	—	—	154,2
Speyer . . .	86,4	849,8	875,2	63,8	317,2	100,0	—	—	—	—	2292,2
Ludwigshafen . .	178,1	670,2	2235,7	2403,8	7503,2	2523,2	358,0	200,0	3400,0	100,0	19572,2
Frankenthal . .	25,7	374,2	165,2	574,2	—	100,0	—	—	—	—	1239,2
Saarbrücken-Sächſ. Verkehr . .	257,2	2405,7	1721,2	7321,2	1142,0	566,1	14187,2	—	1200,0	—	28801,2
Summa . .	1754,2	8065,2	12877,1	16705,1	8963,1	9848,7	15274,2	200,0	7000,0	400,0	81088,2

Digitized by Google

Sächsischen Staats-Eisenbahnen via Hof im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		3.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																									
32	6	85	55	118	31	314	14	11	21	—	—	43	25	—	—	5	54	22	36	2	3	4	53	640	58
59	50	90	15	143	4	203	40	—	—	25	44	16	11	—	—	10	30	—	—	—	25	5	2	554	41
59	27	103	29	129	28	148	59	22	32	142	28	69	45	3	26	23	—	—	—	—	46	9	10	712	30
88	38	96	15	169	20	101	45	31	9	208	7	34	25	—	—	224	7	—	—	3	54	10	48	968	28
41	38	76	47	107	17	71	17	28	15	149	57	288	54	—	—	—	—	—	—	1	30	5	16	770	51
50	5	73	17	75	32	19	20	18	1	96	16	9	46	—	—	3	32	—	—	1	15	6	50	353	54
35	30	89	11	138	7	63	7	50	1	96	46	10	12	—	—	13	56	—	—	2	34	5	37	505	1
64	22	225	15	144	44	58	29	18	1	70	50	27	18	—	—	36	4	3	14	1	23	4	42	654	22
46	29	175	40	239	59	70	33	65	12	201	11	31	45	—	—	—	—	—	—	1	55	5	55	838	39
88	7	121	53	235	30	211	5	88	25	20	44	69	57	—	—	47	59	—	—	6	17	6	31	896	28
66	34	155	11	181	30	93	54	12	—	47	35	18	12	—	—	5	24	—	—	4	3	8	19	592	42
40	35	81	31	142	3	82	35	22	13	—	—	32	6	—	—	—	—	—	—	1	22	7	19	409	44
673	21	1374	39	1825	5	1438	58	367	10	1059	38	651	56	3	26	370	26	25	50	27	27	80	22	7898	18
weise.																									
—	33	10	58	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	51
65	44	198	10	49	53	191	19	—	—	263	32	33	38	—	—	28	55	—	—	1	53	15	35	948	39
—	24	4	42	2	52	1	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	9	23
—	—	3	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	39
3	37	4	26	1	—	4	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	4	14	11
1	18	12	—	—	29	17	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	31	27
343	21	405	53	965	32	190	7	—	—	—	11	23	4	—	—	20	32	22	36	6	33	14	33	2073	22
2	26	5	5	10	24	12	35	—	—	81	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	66	5
34	28	71	51	273	—	344	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	22	12	26	740	7
35	55	167	7	64	16	139	28	—	—	484	35	—	—	—	—	203	35	—	—	4	47	3	9	1102	52
19	35	23	17	21	22	30	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	14	94	46
40	32	108	4	69	29	36	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	26	3	18	259	56
8	29	12	11	6	2	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	54	41	51
5	21	5	19	17	25	—	23	—	—	—	—	25	23	—	—	—	—	—	—	—	41	—	29	55	1
1	29	—	17	11	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	35	14	6
1	3	10	22	12	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	1	19	25	34
—	13	—	24	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	41
10	54	18	42	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	33	13
22	27	128	5	96	—	5	47	27	50	8	27	—	—	—	—	—	—	—	—	4	25	6	22	299	23
25	17	43	2	125	49	104	27	304	1	68	23	11	57	3	26	96	52	3	14	—	50	9	46	797	4
1	38	15	20	6	2	17	13	—	—	2	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	3	51	47	26
48	37	125	45	87	3	329	32	35	19	15	10	557	54	—	—	20	32	—	—	—	—	6	49	1226	41
673	21	1374	39	1825	5	1438	58	367	10	1059	38	651	56	3	26	370	26	25	50	27	27	80	22	7898	18

Digitized by Google

№ 22 u. 23.

Ueberſicht des directen Güterverkehrs mit Stationen des

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif		
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat-										
Januar . . 1874	829,1	8296,7	1379,8	9480,2	1208,1	59491,4	29628,3	1000,0	83500,6	194614,3
Februar . . „	919,7	8608,4	1887,3	6279,7	200,0	27022,5	57707,1	1400,0	66600,0	170624,7
März . . „	1401,1	10734,2	2916,7	12724,2	147,6	30533,2	48525,1	1800,0	82800,0	191583,2
April . . „	1147,0	9213,6	2121,0	6708,5	363,6	25134,7	36215,0	1200,6	85000,0	167103,2
Mai . . . „	1162,1	9655,2	1808,1	8453,0	633,6	22337,0	24000,0	—	84800,0	152850,5
Juni . . . „	1186,2	10969,7	1962,6	7137,6	451,7	27219,3	26358,0	—	50400,6	125685,5
Juli . . . „	1484,2	10686,1	1091,0	5337,4	456,0	26066,5	31304,1	—	47500,6	123925,3
August . . „	1258,6	10362,0	1548,4	5208,6	100,0	18413,0	30184,0	—	43400,0	110474,6
September . „	1536,8	10864,2	2200,6	7944,0	934,0	16625,2	25812,0	—	52200,6	118118,2
October . . „	1735,0	11367,6	2188,2	8157,6	582,0	22380,0	49388,0	—	60200,6	155998,4
November . „	1522,6	10827,6	1914,2	10681,6	5248,0	19244,0	50152,0	—	54400,6	153990,0
December . „	1373,2	10897,0	1919,2	12378,0	406,0	29910,0	32808,0	—	66400,0	156091,4
Summa . .	15555,7	122483,5	22937,6	100491,5	10730,7	324378,7	442081,6	5400,0	777000,0	1821059,3
II. Stations-										
Stationen.										
Homburg . . .	18,2	56,5	41,6	105,1	—	6108,0	1346,1	—	—	7675,8
Zweibrücken . .	910,7	4229,0	1003,7	1688,2	—	4534,0	—	—	—	12366,8
St. Ingbert . .	9,0	31,2	32,8	739,2	—	901,0	—	—	61200,0	62913,2
Bliescastel . .	4,2	14,3	10,2	35,6	—	5004,0	—	—	—	5068,5
Landstuhl . . .	35,6	406,6	34,2	147,5	—	309,0	100,0	—	—	1032,9
Kusel	—	7,6	—	84,0	—	—	—	—	314600,0	314691,6
Kaiserslautern . .	437,2	7351,3	3021,4	5800,2	921,2	7308,4	220,0	800,0	26400,0	52260,1
Lambrecht . . .	22,7	3177,8	1431,0	342,0	6,0	2010,6	—	—	—	6989,3
Neustadt . . .	359,2	2328,4	3738,9	12211,2	202,0	3925,6	600,0	—	400,0	23766,4
Weißenburg transit	114,9	3123,0	329,6	302,0	439,7	4804,0	78842,0	400,0	102200,0	190555,2
„ loco .	85,6	972,7	712,3	8676,4	112,6	316,0	2072,0	—	2100,0	15047,6
Landau . . .	307,7	795,3	828,3	4117,2	406,7	428,0	—	—	—	6883,6
Edenkoben . . .	46,0	655,9	1803,6	6582,2	218,2	100,0	2600,0	—	—	12006,5
Grünstadt . . .	59,2	266,7	490,4	35,2	—	—	—	800,0	2000,0	3651,9
Dürkheim . . .	102,6	207,7	539,8	1821,3	—	—	1209,3	—	—	3880,7
Wachenheim . . .	16,3	133,4	373,8	473,0	—	—	—	—	—	996,7
Deidesheim . . .	116,1	1387,0	2809,7	1760,6	—	—	—	—	—	6073,7
Mußbach . . .	—	2,0	5	100,0	—	—	—	—	—	102,5
Germersheim . .	—	13,4	—	—	—	—	—	—	—	13,4
Speyer	425,6	3064,0	709,3	3873,6	—	2330,2	2620,0	—	—	13022,8
Mutterstadt . . .	—	—	—	—	—	5626,6	—	—	—	5626,6
Rheingönheim . .	—	—	—	—	—	—	—	200,6	200,0	400,6
Ludwigshafen . .	1581,0	4471,4	4308,6	10207,3	3386,4	20320,6	6472,0	1000,0	223600,0	275348,2
Frankenthal . . .	330,3	837,2	717,2	2674,6	5038,0	4397,1	100,0	1000,0	—	15095,7
Nordwestdeutsch-Elsaß-Verkehr . .	9809,1	83166,1	—	37177,6	—	248909,2	297200,0	1200,0	43900,0	721362,0
Halle-Cassel-Elsaß-Verkehr . . .	762,2	5784,7	—	1534,2	—	7046,3	48700,0	—	400,0	64228,3
Summa . .	15555,7	122483,5	22937,6	100491,6	10730,7	324378,7	442081,6	5400,0	777000,0	1821059,3

Digitized by Google

Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		Wagenladungs-Classe B.		Wagenladungs-Classe C.		Wagenladungs-Classe D.		Special-Tarif 1.		Special-Tarif 2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.	fl.	tr.
weise.																							
435	52	1905	43	181	38	1130	40	143	35	4308	33	4422	49	76	38	11211	29	9	24	53	40	23880	1
453	27	2122	50	247	39	906	52	18	54	3288	41	5846	29	42	45	5615	49	8	55	74	8	18626	29
697	11	2480	54	377	23	1861	33	6	23	3079	9	4087	5	110	19	6484	4	11	39	77	21	19273	1
571	12	1937	48	295	4	879	36	15	4	2534	40	3346	50	44	48	6332	58	26	6	53	12	16037	18
587	52	2118	24	213	1	1010	58	33	26	2506	53	2185	40	—	—	6051	18	28	46	66	32	14802	50
576	47	2510	20	269	31	1072	16	52	41	3152	9	2328	44	—	—	3647	49	8	15	70	26	13688	58
776	11	2505	22	152	6	770	14	50	55	2920	46	2896	50	—	—	3498	31	11	48	60	54	13643	37
751	15	2761	59	242	54	927	56	4	58	2465	38	3242	1	—	—	3885	44	14	57	58	58	14356	20
717	9	2707	15	343	44	1278	44	46	43	1968	39	2287	58	—	—	5382	41	21	49	66	28	14821	10
831	47	2172	9	352	7	1200	2	50	29	2089	47	4876	44	—	—	5152	14	22	54	64	34	16812	47
1007	30	3040	—	284	49	1642	51	211	1	2259	51	4889	34	—	—	4183	44	8	57	54	53	17583	10
780	21	2636	29	272	22	2362	54	13	43	3110	39	3018	49	—	—	4222	22	13	38	55	17	16486	34
8186	34	28899	13	3232	18	15044	36	647	52	33685	25	43429	33	274	30	65668	43	187	8	756	23	200012	15
weise.																							
13	55	22	21	11	19	25	57	—	—	1017	53	199	13	—	—	—	—	—	22	2	7	1293	7
760	19	1631	7	289	49	450	35	—	—	836	28	—	—	—	—	—	—	57	46	59	6	4085	10
7	28	14	34	11	48	233	46	—	—	179	11	—	—	—	—	8755	4	—	32	8	29	9210	52
3	46	5	59	3	12	11	13	—	—	900	47	—	—	—	—	—	—	—	—	2	56	927	53
23	28	129	27	8	14	31	10	—	—	42	5	13	10	—	—	—	—	—	35	3	25	251	34
—	—	2	58	—	—	23	14	—	—	—	—	—	—	—	—	35713	4	—	—	—	—	35739	16
232	2	2096	7	644	59	1080	33	133	53	932	30	24	58	63	44	2217	41	28	37	57	14	7512	18
8	32	641	4	202	20	45	19	—	42	187	21	—	—	—	—	—	—	—	37	8	6	1094	1
117	26	413	9	470	50	1371	32	19	41	301	13	41	46	—	—	20	28	16	14	31	45	2804	4
66	58	910	10	70	45	92	1	66	32	651	37	8574	40	28	36	8300	49	4	54	12	23	18779	25
49	25	342	19	175	4	1962	22	22	19	50	39	260	11	—	—	432	51	17	44	13	5	3325	59
131	47	187	26	142	47	622	15	52	44	41	40	—	—	—	—	—	—	15	38	31	16	1225	33
17	55	129	38	271	53	810	3	24	5	8	42	180	34	—	—	—	—	3	29	12	16	1458	35
5	50	17	2	21	30	1	7	—	—	—	—	—	—	14	14	45	53	3	57	4	7	113	40
47	8	35	32	91	1	272	31	—	—	—	—	97	37	—	—	—	—	2	19	10	48	556	56
7	51	28	34	60	26	58	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	2	28	159	20
44	26	289	3	396	46	222	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	23	14	27	975	10
—	—	—	26	—	4	13	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	31
—	—	2	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	2	52
114	32	463	21	80	32	347	11	—	—	155	13	139	36	—	—	—	—	10	10	27	59	1338	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	28	5	2	—	—	—	—	12	30
254	37	317	36	253	32	567	7	160	19	886	20	236	46	76	38	7500	18	9	20	49	12	10311	45
23	39	38	53	25	27	80	47	167	37	113	55	2	41	16	—	—	—	5	28	20	4	494	31
3826	26	19781	55	—	—	6451	54	—	—	26314	54	29391	43	67	50	2555	3	—	—	347	18	90737	3
429	4	1397	58	—	—	269	55	—	—	816	49	4266	38	—	—	122	30	—	—	37	34	7340	28
8186	34	28899	13	3232	18	15044	36	647	52	33685	25	43429	33	274	30	65668	43	187	8	756	23	200012	15

Digitized by Google

№ 24 u. 25.

Uebersicht des directen Güterverkehrs mit Stationen

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif		
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat-										
Januar . . 1874	575,2	7563,4	998,2	2975,1	537,8	18115,4	32630,4	100	6000	69495,5
Februar . . „	703,4	7771,9	670,4	4157,7	736,9	17138	23884,3	—	3800	58861,9
März . . „	915,9	10313,1	2290,4	5216,3	615,9	32260,6	17031,1	—	5600	74243,2
April . . „	1128,6	8273,3	1934	4465	322,6	20697,6	15443,1	200	2400	54864,2
Mai . . . „	898,9	8151,9	1866,9	4735	213,6	5506	15582,9	—	3600	40554,2
Juni . . . „	943,6	7845,1	1093,9	2087,6	903,9	8838,8	18878,5	—	2800	43390
Juli . . . „	748,7	8040,4	1118,6	3122	614	6451	12112,8	—	1200	33407,2
August . . „	752,4	9048,6	1382,4	2615,4	890	5072	6234	200	2000	28194,8
September . „	1107,2	9920,6	2207,2	4215,4	412	5846	12370	—	2400	38478,4
October . . „	1231,6	9546,6	2369,2	2030,4	214	8633	17916	600	3200	45740,2
November . „	1117,9	9317,4	1804,6	3063	414	15088	12022	—	3200	46026,8
December . „	1130,4	8355,9	1072,8	2297,4	834	5853	16060	200	1600	37403,4
Summa . .	11253,1	104146,9	18807,6	40980,9	6708,4	149498,7	200164,9	1300	37800	570659,9
II. Stations-										
Stationen.										
Homburg . . .	11,7	63,6	14,4	7,6	—	200	997,8	—	—	1295,1
Zweibrücken . .	292,9	2200,8	344	465,7	—	15026,7	120	—	600	19049,4
St. Ingbert . .	11,7	77,3	30,8	94,9	—	—	2441,4	—	—	2655,9
Bliescastel . .	3,6	23,4	7,8	3,9	—	—	100	—	—	138,3
Landstuhl . . .	9,9	41,5	35,6	4,8	—	—	—	—	—	90,6
Kusel	6,2	99,9	12,8	7,9	—	640	—	—	—	765,6
Kaiserslautern .	932,7	2422	2842,4	1229,4	—	2295,1	200	900	—	10821,6
Lambrecht . .	8,9	1141	76,4	21,6	—	100	—	—	—	1347,9
Neustadt . . .	218,3	1125,4	2517,1	1357,8	202	450	100	—	—	5970,6
Weißenburg transit	53,7	2212,6	12,6	1500,4	202	902	18529,4	—	2400	25812,8
„ loco .	47,6	472,5	194,1	1269,9	—	1410	235,6	—	8000	11628,8
Landau . . .	221,1	901,1	488,6	533,5	100	614,3	100	—	—	2958,5
Edenkoben . .	61,7	223,6	282,2	585,6	—	200	1500	—	—	2853,1
Grünstadt . .	13,2	128	165,4	2,9	—	—	—	—	600	908,5
Dürkheim . .	85,5	132,9	1046,8	967,9	—	—	—	200	400	2831,6
Wachenheim . .	11,5	11	501,3	614,4	—	—	—	—	—	1138,2
Deidesheim . .	128,8	1493,4	4370,9	4265,6	—	—	—	—	—	10259
Mußbach . . .	2,8	7,4	416,6	229,6	—	—	—	—	—	656,4
Germersheim . .	35,7	334,4	122,3	24	110	100	—	—	—	726,4
Speyer . . .	238,8	2777,7	460	783,9	2428,6	—	—	—	200	6888,2
Mutterstadt . .	—	—	—	—	—	13536,4	—	—	—	13536,4
Ludwigshafen . .	573,6	4937,6	4082,1	4901,4	3665,8	16637,7	1033,2	200	3400	39431,6
Frankenthal . .	147,9	1061,6	785	903	—	55840,8	208	—	1000	59945,3
Transit v. u. n. d. Reichseisenbahnen	8137,4	82258,4		21207,4	—	41546,1	174600	—	21200	348949,9
Summa . .	11253,1	104146,9	18807,6	40980,9	6708,4	149498,7	200164,9	1300	37800	570659,9

Digitized by Google

des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungsclasse A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																							
285	40	1796	54	136	22	259	40	20	37	1064	41	2857	32	8	5	466	13	3	5	46	6	6944	55
372	15	1902	26	81	51	674	38	34	31	1192	1	2108	41	—	—	304	30	4	36	45	38	6721	7
474	24	2619	59	310	—	767	10	41	28	1770	59	1730	52	—	—	313	50	8	3	66	7	8102	52
555	37	1861	30	216	35	737	39	20	20	1288	25	1356	27	17	36	181	31	22	7	47	21	6285	8
431	23	1773	52	236	49	656	—	8	52	729	29	1311	52	—	—	239	1	4	26	43	20	5435	4
492	37	1633	1	133	49	313	46	59	15	775	10	1675	4	—	—	156	22	4	21	40	6	5203	31
410	4	2042	28	146	11	574	43	37	36	807	38	1392	47	—	—	55	13	3	22	38	48	5508	50
386	2	1763	40	211	26	358	4	77	11	593	43	422	47	7	4	144	28	5	12	38	12	4007	49
618	51	2398	23	341	35	748	5	24	24	660	10	1150	19	—	—	129	9	7	18	56	2	6134	16
781	59	2550	—	361	8	346	37	9	41	933	2	1942	20	54	26	174	53	9	20	43	17	7206	43
749	33	2514	1	275	3	509	47	32	5	1243	28	1296	42	—	—	239	26	6	31	45	21	6911	57
561	17	1898	14	156	31	510	59	72	17	801	28	1625	28	21	7	109	55	9	31	42	16	5809	3
6119	42	24754	28	2607	20	6457	8	438	17	11860	14	18850	51	108	18	2514	31	87	52	552	34	74351	15
weise.																							
8	6	24	7	4	15	2	2	--	—	32	28	127	36	—	—	—	—	—	11	2	13	200	58
234	54	929	38	104	58	153	43	—	—	2911	17	20	12	—	—	71	46	11	48	15	35	4453	51
10	21	37	8	11	28	27	3	—	—	—	—	403	39	—	—	—	—	—	28	—	18	490	25
2	48	10	14	2	32	1	4	—	—	—	—	13	58	—	—	—	—	—	22	—	—	30	58
5	37	13	41	8	34	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	1	14	30	33
4	50	45	13	4	4	1	50	—	—	113	4	—	—	—	—	—	—	—	49	—	—	169	50
470	10	684	18	614	39	227	36	—	—	330	28	25	29	85	36	—	—	7	50	25	34	2471	40
3	27	221	27	11	41	2	43	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	29	1	10	248	57
69	40	197	8	331	10	146	40	20	46	34	10	6	10	—	—	—	—	6	15	13	25	825	24
29	52	651	21	3	16	310	30	36	46	129	15	2012	29	—	—	210	50	—	18	1	10	3385	47
29	12	155	52	46	49	256	15	—	—	199	26	25	4	—	—	728	48	3	49	2	58	1448	13
96	50	215	18	86	13	81	46	11	41	63	2	9	36	—	—	—	—	4	36	5	48	574	50
24	23	45	29	41	42	80	26	—	—	19	54	110	37	—	—	—	—	2	52	4	42	330	5
1	37	5	17	5	45	—	21	—	—	—	--	—	—	—	—	14	50	—	4	—	36	28	30
37	4	30	59	179	15	131	55	—	—	—	—	—	—	15	38	28	53	3	27	1	49	429	—
4	52	2	14	78	9	92	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	43	—.	8	179	57
47	33	322	34	675	15	548	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	44	6	31	1610	50
1	—	1	29	60	5	27	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	89	56
13	45	64	54	17	37	2	43	10	29	7	54	—	—	—	—	—	—	—	25	—	22	118	9
64	7	434	4	53	45	72	15	193	21	—	—	—	—	—	—	13	18	8	3	11	49	850	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	642	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	642	24
75	21	329	9	238	8	239	5	165	14	594	27	42	21	7	4	96	47	11	20	18	2	1816	58
9	51	43	2	28	—	54	45	—	—	1419	59	5	20	—	—	21	—	11	46	8	59	1602	42
4874	22	20289	52	—	—	3995	6	—	—	5354	26	16048	20	—	—	1328	19	—	—	430	11	52320	36
6119	42	24754	28	2607	20	6457	8	438	17	11860	14	18850	51	108	18	2514	31	87	52	552	34	74351	15

Digitized by Google

№ 26. **Monatweiſe Ueberſicht des Ergebniſſes des Main=**

Monate.	Gewicht der Sendungen.										Geſammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.									
		Claſſe		Wagenladungs=Claſſe				Special=Tarif		Güter mit beſonderen Taxen.	
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar . . 1874	167,0	379,4	2037,3	200,0	887,5	5278,0	400,0	—	400,0	—	9751,0
Februar . . „	201,0	545,7	1895,1	101,4	634,0	4472,4	200,0	—	2007,0	—	10057,4
März. . . „	250	872,0	2415,0	233,0	335,0	8392,7	425,0	—	1800,0	—	14725,0
April. . . „	184,3	579,0	1607,7	737,0	569,1	4330,3	2795,0	200,0	3800,0	271,0	15075,4
Mai . . . „	261,0	569,1	2407,0	748,0	696,3	5396,0	1275,0	100,0	600,0	1726,0	13781,5
Juni . . . „	185,1	438,2	1927,1	116,0	383,0	5216,0	1370,0	200,0	800,0	—	10636,5
Juli . . . „	254,0	545,0	1911,7	302,0	973,0	6077,3	601,0	100,0	1400,0	—	12166,0
Auguſt . . „	293,0	672,0	1663,3	548,0	1174,0	7287,4	805,0	200,0	3200,0	128,0	15972,0
September . „	298,0	829	2101,2	404,0	257,0	8186,0	1200,0	500,0	4700,0	128,0	18605,4
October . . „	244,7	693,0	2070,0	334,0	1176,0	7828,0	400,0	600,0	5000,0	—	18347,7
November . „	211,1	544,1	2206,4	426,0	460,3	19518,0	400,0	410,0	6300,0	356,0	30831,0
December . „	164,0	791,3	2198,4	306,0	878,3	3898,0	700,0	800,0	4700,0	100,0	14536,4
Summa . .	2717,0	7460,0	24442,0	4458,0	8427,0	85882,0	10571,0	3110,0	34707,0	2709,0	184487,7

Digitized by Google

Neckar-Pfalz-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
44	14	55	54	206	32	18	20	49	21	266	2	6	40	—	—	24	—	—	—	3	9	10	10	684	22
38	58	68	16	183	25	1	42	68	34	235	56	13	26	—	—	65	31	—	—	4	19	11	59	692	6
57	38	108	56	256	20	13	51	33	33	290	12	17	5	—	—	32	40	—	—	2	36	8	45	821	36
42	47	64	19	144	14	38	29	34	41	198	42	152	30	3	20	280	—	26	39	—	39	6	51	993	11
61	29	77	28	196	20	65	7	20	51	336	21	76	15	1	40	10	—	150	15	—	14	7	3	1003	3
38	14	56	10	162	32	11	40	14	33	343	19	51	—	3	20	34	—	—	—	1	4	6	27	722	19
67	49	73	32	178	—	77	18	79	31	476	21	53	24	1	40	64	40	—	—	1	58	8	3	1082	16
67	39	87	43	191	10	48	22	45	30	494	6	33	38	3	20	90	40	19	25	3	33	6	35	1091	41
67	13	95	24	206	23	78	42	19	15	533	46	114	56	8	20	190	40	19	36	1	40	7	5	1343	—
40	41	99	7	173	35	37	36	125	17	309	38	47	20	10	15	114	20	—	—	1	44	4	1	963	34
48	25	99	33	190	14	71	4	27	23	505	28	41	20	6	50	171	15	35	—	1	42	6	51	1205	5
36	37	89	44	181	41	57	6	66	29	168	22	88	40	13	20	159	15	9	50	1	21	5	48	878	13
611	44	976	6	2270	26	519	17	584	58	4158	—	696	14	52	5	1237	1	260	45	23	59	89	38	11480	26

№ 27. **Stationsweise Ueberſicht des Ergebniſſes des Main-**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif		Güter mit besonderen Taxen.
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Bexbach	s	24,3	4,8	—	—	—	—	—	—	—	29,4
Homburg . . .	14,8	98,7	256,6	—	112,1	3923,1	200,0	—	—	—	4604,6
St. Ingbert . .	65,8	36,3	222,1	402,8	8,0	274,0	—	—	—	—	1008,7
Bliescastel . . .	s	27,7	26,0	—	—	—	—	—	—	—	54,3
Schwarzenacker . .	—	1,0	47,7	—	3,8	522,8	—	—	—	—	574,3
Zweibrücken . . .	122,8	500,8	782,6	816,0	1049,6	406,0	600,0	—	—	254,9	4532,1
Bruchmühlbach . .	1,4	12,1	10,4	—	—	—	—	—	—	—	23,9
Landstuhl . . .	7,6	68,6	211,4	—	142,7	1677,1	—	—	—	—	2107,0
Kusel	6,8	120,1	181,8	—	19,6	300,9	—	—	2600,0	—	3228,0
Altenglan . . .	1,4	4,8	1,6	—	—	—	—	—	—	—	7,8
Glan-Münchweiler .	4,5	18,9	22,6	—	1,1	—	—	—	—	—	46,7
Kaiserslautern . .	213,8	570,4	2373,1	—	483,8	3659,3	—	—	3204,0	1055,0	11558,4
Frankenstein . .	2,4	1,1	1,6	—	—	—	—	—	—	—	5,3
Lambrecht . . .	45,6	114,1	555,9	—	—	—	1406,0	—	—	—	2121,8
Neustadt	254,3	628,6	2632,8	301,6	490,8	2486,0	200,0	—	—	—	6993,0
Weißenburg . .	113,0	289,1	608,6	—	22,6	2914,1	2800,0	—	—	1400,0	8147,3
Winden	—	s	—	—	—	—	—	—	—	—	s
Langenkandel . .	6,1	38,4	39,6	—	2,6	—	—	—	—	—	86,8
Bergzabern . . .	14,1	59,0	42,6	—	1,7	—	—	—	—	—	117,3
Rohrbach . . .	5,3	5,6	11,9	—	—	—	—	—	—	—	23,0
Landau	191,8	481,1	784,0	—	57,9	300,0	—	—	200,0	—	2014,8
Knöringen . . .	5,1	3,4	307,6	—	7	—	—	—	—	—	316,7
Edesheim . . .	18,8	12,3	90,8	—	4,8	100,0	—	—	—	—	225,8
Edenkoben . . .	40,1	108,7	231,8	100,0	365,6	—	—	—	—	—	846,2
Maikammer . . .	10,5	31,8	630,6	302,0	66,7	502,6	—	—	—	—	1543,2
Dürkheim . . .	19,1	66,8	344,7	100,0	41,6	800,0	200,0	—	—	—	1572,2
Wachenheim . .	2,0	2,8	29,6	—	3,6	354,0	—	—	—	—	391,4
Deidesheim . . .	26,9	21,7	125,6	168,0	146,6	300,0	—	—	—	—	788,8
Mußbach . . .	5,4	7,4	301,6	—	19,2	110,0	—	—	—	—	443,6
Haßloch	44,3	32,6	147,7	—	127,8	—	—	—	—	—	352,1
Schifferstadt . .	17,1	12,7	43,6	—	8,6	—	—	—	—	—	81,9
Germersheim . .	104,1	190,9	313,1	477,9	229,7	980,6	800,0	—	—	—	3095,0
Lingenfeld . . .	s	5,8	164,0	—	s	—	—	—	—	—	170,7
Speyer	247,6	493,9	1411,6	212,0	29,6	1876,6	—	—	800,6	—	5070,7
Mutterstadt . . .	54,0	24,1	158,6	106,0	528,7	445,6	—	—	—	—	1316,4
Rheingönheim . .	1,0	3,7	10,1	—	8,6	100,0	—	—	—	—	123,7
Ludwigshafen . .	913,0	3101,4	9875,2	1272,7	4388,0	54429,5	4365,6	3110,8	27703,0	—	109158,6
Oggersheim . . .	22,9	25,8	133,0	—	13,8	1251,4	—	—	200,0	—	1646,4
Frankenthal . . .	114,8	215,6	1308,6	200,0	49,1	8172,9	—	—	—	—	10060,6
Summa . .	2717,8	7460,0	24442,6	4458,6	8427,6	85882,9	10571,6	3110,0	34707,6	2709,9	184487,7

Digitized by Google

Neckar-Pfalz-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Eilgut.		Fracht für: Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Güter mit besonderen Taxen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
—	20	8	25	1	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	10	7
8	44	32	44	66	41	—	—	19	35	634	6	26	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	14	788	7
49	24	14	57	68	52	109	28	1	50	52	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	297	57
—	26	9	47	7	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	30
—	—	—	24	12	48	—	—	—	40	88	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	101	59
72	30	174	22	239	30	201	18	199	33	71	44	84	—	—	—	—	—	38	41	—	46	—	27	1082	51
—	48	3	49	2	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	6
3	48	18	20	45	3	—	—	21	1	196	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	284	45
4	20	42	38	49	57	—	—	3	55	53	20	—	—	—	—	240	20	—	—	—	4	—	3	394	37
—	50	1	47	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7
2	42	6	12	5	31	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	14	41
90	27	129	58	417	29	—	—	59	17	408	39	—	—	—	—	220	57	110	45	3	30	26	44	1467	46
—	48	—	13	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	18
12	8	17	3	63	16	—	—	—	—	—	—	106	42	—	—	—	—	—	—	—	—	3	32	202	41
56	54	83	55	264	30	28	47	36	19	178	9	12	20	—	—	—	—	—	—	6	57	33	46	701	37
55	38	76	42	124	49	—	—	3	23	388	16	325	46	—	—	—	—	111	19	—	6	—	30	1086	29
—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
2	50	9	36	7	34	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	22
6	49	14	59	8	38	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	9	30	56
2	2	1	20	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	5	47
64	32	96	11	112	49	—	—	6	3	29	—	—	—	—	—	13	—	—	—	4	18	—	43	326	36
1	38	—	40	35	8	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	37	39
5	34	2	8	11	35	—	—	—	24	8	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	10	28	45
11	28	17	41	28	4	10	40	31	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	46	100	42
2	50	4	52	72	3	30	48	5	32	40	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	157	—
6	8	11	21	50	35	13	12	4	3	93	20	15	20	—	—	—	—	—	—	—	39	—	6	194	44
—	37	—	23	3	48	—	—	—	23	31	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	28
7	26	3	55	15	21	17	40	12	46	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	27	82	56
1	21	1	4	33	22	—	—	1	35	8	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	33	46	35
7	48	3	42	12	15	—	—	11	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	34	56
2	12	1	17	2	47	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	53
27	12	28	33	35	6	47	54	18	33	67	21	53	26	—	—	—	—	—	—	—	3	—	30	278	38
—	7	—	50	16	41	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	41
43	55	55	39	117	56	15	—	2	11	125	42	—	—	—	—	34	20	—	—	1	12	2	19	398	14
5	57	1	48	8	19	4	56	22	34	15	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	24	59	58
—	6	—	23	—	28	—	—	—	24	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	24
31	47	78	23	232	34	21	14	117	23	1215	45	72	40	52	5	722	24	—	—	4	26	12	59	2561	40
2	10	1	49	6	17	—	—	—	36	50	16	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	12	67	20
17	28	18	4	86	49	18	20	2	24	371	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	2	57	518	22
611	44	976	6	2270	26	519	17	584	58	4158	13	696	14	52	5	1237	1	260	45	23	59	89	38	11480	26

Digitized by Google

№ 28.

Monatweise Ueberſicht des Südweſtdeutſchen

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Summa.
	Eilgut.	Stückgut.	Wagenladungen.					Viehtransporte nach Wagen-Achſen.	Leere Eiſenbahnwagen nach Achſen.	
			Claſſe A.		Claſſe B.		Special-Tarif.			
			I.	II.	I.	II.				
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.			Ctr.
Januar . . . 1874	2406,1	25540,3	15859,7	14600	21428,7	76800	149800	322	22	306434,8
Februar . . . „	2474,0	26022,0	20942,8	11000	26327,7	77800	149200	234	4	313766,0
März . . . . „	3204,8	32011,4	16780,8	11200	32658,8	112600	200800	324	24	409255,9
April . . . . „	2766,8	27128,1	12514,0	10200	27998,6	96000	188600	294	16	365208,4
Mai . . . . „	2604,0	28008,7	10685,6	10000	42515,8	96200	208200	290	72	398214,1
Juni . . . . „	2242,1	27680,6	12055,0	10400	41284,4	72800	190100	276	32	356562,4
Juli . . . . „	2404,7	28743,0	13494,6	9200	25975,6	77400	267800	296	34	425019,6
Auguſt . . . „	3094,6	31190,1	16403,0	14200	26392,0	184000	182200	420	6	457479,7
September . . „	3609,0	34857,0	19669,8	13200	33839,6	225200	193600	298	—	523976,8
October . . . „	4223,9	43964,8	20503,0	21400	43665,8	241800	205000	286	—	580556,8
November . . „	3571,4	37712,0	17641,0	21800	37832,0	199000	174200	420	—	491756,4
December . . „	3510,4	32716,1	14829,6	20800	43317,0	188000	144400	654	—	447573,8
Summa . .	36112,8	375574,7	191379,6	168000	403235,0	1647600	2253900	4114	210	5075802,6

Digitized by Google

Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

Frachtertrag: Eilgut.		Stückgut.		Wagenladungen. Classe A. I.		Classe A. II.		Classe B. I.		Classe B. II.		Special-Tarif.		Viehtransporte.		Leere Eisenbahnwagen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1296	27	6304	24	2594	47	1751	49	2468	40	7581	49	11133	4	2335	53	76	54	12	28	96	49	35653	4
1302	47	5968	4	3321	28	1345	7	3031	38	6367	9	7880	3	1359	58	6	47	16	3	142	51	30741	55
1690	14	7216	34	2635	21	1381	16	3710	54	10547	25	10052	15	1991	7	67	25	22	46	164	46	39480	3
1430	1	6123	23	2151	33	1132	10	3234	27	8523	50	10232	34	1736	3	11	56	21	1	137	21	34734	19
1342	1	6298	43	1554	54	1084	37	3988	37	9096	11	11513	4	1639	2	263	18	12	10	110	10	36902	47
1147	26	6203	24	1930	47	1141	30	4138	2	6777	34	10175	5	1702	17	94	38	25	48	116	8	33452	39
1102	49	6279	9	1958	7	914	16	2915	18	7684	21	15824	11	1675	36	114	42	26	12	118	11	38612	52
1953	25	8167	16	2866	47	2113	33	2940	22	18953	20	11973	50	3679	42	57	51	15	16	130	27	52851	49
2295	5	9123	6	3654	55	1814	26	4175	4	22962	24	12491	57	2343	40	—	—	21	6	109	45	58991	28
2715	2	11125	31	3757	13	2726	35	5475	30	24206	45	13277	13	2214	2	—	—	17	30	122	42	65638	3
2088	7	9460	39	3200	46	2632	18	4642	36	21544	36	10666	54	3492	10	—	—	16	52	114	20	57859	18
2156	45	8451	18	2761	31	2752	32	5101	52	19305	20	8387	52	4933	13	—	—	10	51	114	19	53975	33
20520	9	90721	31	32388	9	20790	9	45823	—	163550	44	133608	2	29102	43	693	31	218	3	1477	49	538893	50

Digitized by Google

№ 29. **Stationsweise Uebersicht des Südwestdeutschen**

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Summa.
	Eilgut.	Stückgut.	Wagenladungen.				Special-Tarif.	Viehtransporte nach Wagen-Achsen.	Leere Eisenbahnwagen nach Achsen.	
			Classe A.		Classe B.					
			I.	II.	I.	II.				
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.			Ctr.
Albersweiler-St. Johann	13,4	292,2	2,0	200	100,0	—	—	—	—	607,6
Albisheim a. d. Pfrimm	5,0	38,2	—	—	720,0	4000	—	—	—	4763,2
Albsheim a. d. Eis	1,7	112,3	—	—	—	1600	1600	—	—	3314,0
Alsenz	18,8	148,0	—	—	—	200	1600	—	—	1967,7
Altenglan	17,5	135,4	—	—	121,4	1600	23400	22	—	25274,3
Annweiler	118,4	392,2	200,0	—	400,0	400	600	—	—	2110,6
Barbelroth-Oberhausen	10,3	31,9	—	—	—	—	600	—	—	642,2
Bayerfeld-Cölln	3,4	37,3	—	—	—	—	—	—	—	40,7
Berghausen	—	10,5	100,0	200	—	400	—	—	—	710,5
Bergzabern	179,7	1546,6	304,0	—	985,4	2800	4400	—	—	10215,7
Berbach	27,8	268,6	—	—	1435,0	1600	4000	—	—	7331,6
Blieskastel	86,1	1053,3	200,6	200	942,0	15800	2800	—	—	21081,4
Bobenheim	1,8	20,0	—	—	—	—	—	—	—	21,8
Bockenheim-Kindenheim	4,0	45,3	—	—	136,0	—	200	—	—	386,2
Böhl	20,3	60,3	—	—	—	—	—	—	—	80,6
Börrstadt	0,6	0,8	—	—	—	—	—	—	—	1,4
Bruchmühlbach	39,5	289,4	200,0	—	316,0	2000	2800	34	—	5644,0
Deidesheim	192,0	2253,1	336,5	200	3124,0	800	1000	2	—	7907,4
Dielkirchen	2,0	6,5	—	—	2,0	200	—	—	—	211,4
Dreihof	3,5	41,6	—	—	—	—	—	—	—	45,1
Dürkheim	408,4	1042,6	1518,4	—	2782,1	2400	5400	4	—	13551,5
Ebernburg	3,0	18,7	—	—	—	—	200	—	—	221,7
Edenkoben	298,0	1346,6	707,1	800	1023,3	2400	3400	6	—	9975,0
Edesheim	83,4	412,5	666,0	200	2635,0	11000	800	4	—	15796,9
Eisenbach	1,5	4,3	—	—	2,0	800	—	—	—	807,8
Enkenbach	3,3	161,3	100,0	—	—	—	26400	—	—	26664,6
Erpolzheim-Ungstein	0,6	4,2	—	—	2,0	200	—	—	—	206,8
Frankenstein	6,0	24,0	—	—	100,0	200	—	8	—	330,0
Frankenthal	331,0	2313,2	1232,5	7800	2696,2	26200	3400	6	—	43973,0
Freinsheim	54,4	146,0	—	—	—	—	—	—	—	201,3
Germersheim	1078,2	4275,5	1101,2	—	1351,1	3600	4200	6	—	15606,0
Glan-Münchweiler	6,8	60,2	—	—	2,0	1000	800	8	—	1869,0
Godramstein	5,6	75,6	—	—	34,0	4400	—	—	—	4515,2
Göllheim-Dreisen	6,6	87,6	—	—	—	—	800	—	—	894,2
Grünstadt	151,3	857,0	100,0	—	2969,6	1800	48400	—	—	54277,9
Harxheim-Zell	19,3	70,3	200,0	200	153,7	600	600	—	—	1843,3
Hassel	0,5	—	—	—	—	—	200	—	—	200,5
Haßloch	35,1	604,7	110,8	—	1042,6	400	200	6	—	2393,2
Hochspeyer	3,1	59,8	—	—	100,0	—	200	—	—	362,9
Hochstadt	2,5	25,3	100,0	—	—	200	—	—	—	327,8
Hochstätten	7,0	21,0	—	—	—	—	—	—	—	29,8
Homburg	246,1	8720,6	8317,4	3000	5837,2	31200	6000	12	—	63321,7
Imsweiler	2,3	11,8	—	—	—	—	—	—	—	14,1
Kaiserslautern	1383,3	18776,0	10099,6	24200	14752,6	50800	51600	164	10	171611,7
Kindsbach	0,5	0,6	—	—	—	—	—	—	—	1,1
Kirchheim a. d. Eck	27,0	379,0	—	—	108,0	2000	—	—	—	2514,0
Kirchheimbolanden	20,0	597,0	204,0	—	122,0	600	1400	2	—	2943,0
Knöringen	24,1	258,6	100,0	—	400,0	400	600	—	—	1782,7
Kusel	35,3	676,3	305,0	200	638,2	800	3800	—	—	6454,8
Lambrecht	119,0	2955,6	200,0	—	539,3	3600	3000	2	—	10413,9
Zu übertragen	5113,3	50772,6	26404,7	37200	45573,6	176000	204400	286	10	545464,4

Digitized by Google

Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874.

. Fracht-Ertrag:																							
Eilgut.		Stückgut.		Wagenladungen.								Special-Tarif.		Vieh-transporte.		Leere Eisenbahn-wagen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
				Classe A.				Classe B.															
				I.		II.		I.		II.													
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
7	45	55	44	—	10	12	20	17	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	94	50
3	23	11	11	—	—	—	—	91	23	499	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	605	58
1	14	30	45	—	—	—	—	—	—	149	40	120	10	—	—	—	—	—	14	3	44	305	47
13	1	48	41	—	—	—	—	—	—	27	—	122	—	—	—	—	—	—	6	1	40	212	28
12	19	42	27	—	—	—	—	11	55	104	—	1210	20	207	42	—	—	—	—	1	44	1590	27
47	35	67	48	21	20	—	—	31	—	25	—	26	30	—	—	—	—	—	—	2	29	221	42
2	4	3	25	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	18	22	47
2	49	11	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	15	44
—	—	2	37	13	—	37	—	—	—	22	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	75	50
55	53	210	29	21	4	—	—	49	55	138	40	164	—	—	—	—	—	1	8	9	32	650	41
3	5	9	30	—	—	—	—	24	40	31	—	80	20	—	—	—	—	—	7	6	6	154	48
16	11	134	22	16	45	11	20	37	45	531	40	84	30	—	—	—	—	—	18	12	28	845	19
1	21	6	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	48
3	19	12	36	—	—	—	—	19	50	—	—	14	20	—	—	—	—	—	—	—	13	50	18
9	22	13	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	23	23
—	23	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
13	37	37	18	48	20	—	—	13	46	67	40	84	—	93	19	—	—	—	6	3	3	361	9
97	45	482	45	49	42	17	20	279	16	56	—	66	20	8	33	—	—	1	38	21	7	1080	26
1	58	1	58	—	—	—	—	—	15	19	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	23	34
—	55	6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	7	24
197	6	236	43	225	49	—	—	296	33	234	—	358	20	28	48	—	—	1	22	13	16	1591	57
2	50	4	15	—	—	—	—	—	—	—	—	18	40	—	—	—	—	—	—	—	58	26	43
123	—	264	13	93	10	64	40	77	54	198	40	163	30	17	57	—	—	1	18	14	22	1018	44
29	31	60	57	70	21	12	20	178	7	712	—	32	—	12	23	—	—	—	8	9	23	1117	10
—	55	1	23	—	—	—	—	—	9	54	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	56	54
1	42	37	22	15	45	—	—	—	—	—	—	1416	40	—	—	—	—	1	28	14	31	1487	28
—	29	1	2	—	—	—	—	—	12	16	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	7	17	58
3	13	6	—	—	—	—	—	9	10	14	20	—	—	36	49	—	—	—	—	—	12	69	44
236	28	684	37	246	26	1335	52	386	23	3198	40	358	52	48	33	—	—	5	3	43	1	6543	55
29	55	45	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	11	85	18
707	51	1179	28	260	52	—	—	217	22	422	—	214	10	54	21	—	—	3	43	32	48	3092	35
2	14	15	33	—	—	—	—	—	8	55	—	38	40	57	56	—	—	—	5	—	25	170	1
1	59	13	39	—	—	—	—	3	42	405	40	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	426	1
4	59	24	42	—	—	—	—	—	—	—	—	72	40	—	—	—	—	—	—	1	14	103	35
90	31	218	38	16	30	—	—	389	19	178	40	3837	16	—	—	—	—	4	28	41	32	4776	54
12	26	20	49	21	45	25	—	19	19	71	20	44	—	—	—	—	—	—	22	5	41	220	42
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4
19	14	166	28	24	11	—	—	94	22	33	20	10	40	26	—	—	—	—	4	5	26	379	45
1	27	12	11	—	—	—	—	10	30	—	—	14	40	—	—	—	—	—	—	—	12	39	—
1	28	3	13	8	20	—	—	—	—	22	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	36	30
6	41	8	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	2	34	17	45
24	15	505	17	278	7	72	—	180	54	1122	20	144	10	6	44	—	—	8	22	48	17	2390	26
1	29	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	4	5	13
573	16	4187	54	1200	48	1830	30	1498	40	3279	10	2318	20	716	3	16	58	35	19	117	32	15774	30
—	7	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
15	43	100	4	—	—	—	—	14	26	209	10	—	—	—	—	—	—	—	4	3	34	343	1
13	11	169	25	57	15	—	—	20	35	66	—	118	20	15	54	—	—	—	4	3	3	463	47
9	42	40	2	9	30	—	—	26	25	45	20	23	—	—	—	—	—	—	4	2	28	156	31
18	57	172	26	38	40	35	20	47	18	66	—	209	—	—	—	—	—	—	4	2	25	590	10
60	54	638	27	26	5	—	—	58	4	196	20	187	20	11	5	—	—	8	21	10	3	1196	39
2485	36	10010	56	2763	55	3453	42	4107	7	12273	—	11576	48	1342	7	16	58	74	55	452	5	48557	9

Digitized by Google

Stationsweise Ueberſicht des Südweſtdeutſchen

Stationen.	Gewicht der Sendungen.									Summa.
	Eilgut.	Stückgut.	Wagenladungen.					Viehtransporte nach Wagen-Achſen.	Leere Eiſenbahnwagen nach Achſen.	
			Claſſe A.		Claſſe B.		Special-Tarif.			
			I.	II.	I.	II.				
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.			Ctr.
Uebertrag .	5113,3	50772,0	26404,7	37200	45573,8	176000	204400	286	10	545464,4
Landau	2153,1	10690,0	6105,8	1600	13258,0	26400	28400	122	—	88607,9
Landſtuhl	79,1	467,2	—	—	430,7	2000	6600	316	—	9577,0
Langenkandel	124,0	860,0	500,0	2600	508,0	3000	5600	—	—	13192,9
Langmeil-Münchweiler .	6,8	7,8	—	—	—	—	—	60	—	14,3
Lingenfeld	5,8	36,0	—	—	—	—	—	—	—	42,4
Ludwigshafen	4502,0	66617,4	71042,7	62200	87215,0	767400	419600	1328	112	1478578,0
Luſtadt	7,0	24,4	—	—	—	—	—	18	—	31,0
Maikammer	30,0	774,4	102,0	—	412,1	800	1200	—	—	3318,0
Mannweiler	1,0	2,0	—	—	—	—	200	—	—	203,2
Marnheim	17,4	94,7	—	—	8,0	1400	—	—	—	1520,1
Maximiliansau . . .	1788,0	25383,2	5847,0	8600	22090,8	142000	188200	988	6	393909,0
Münſter a. Stein . . .	12,8	306,0	—	—	—	—	—	4	—	319,4
Mußbach	30,3	128,4	—	—	—	600	600	—	—	1358,7
Mutterſtadt	22,8	223,3	1043,0	5000	509,7	200	2200	10	—	9198,0
Neuſtadt	1074,8	11278,8	3764,8	200	17541,0	49200	19800	324	—	102859,0
Niedermohr	0,8	220,1	—	—	—	—	—	—	—	220,0
Oggersheim	15,0	508,7	685,8	2800	28,0	3000	—	—	—	7038,1
Ramſtein	7,8	8,8	—	—	100,0	200	—	—	—	315,8
Rheingönheim	4,8	351,0	500,0	—	1829,0	400	2200	—	—	5286,0
Rockenhauſen	6,7	84,5	—	—	113,7	—	1200	2	—	1404,9
Rohrbach	247,4	4167,8	912,0	600	3267,0	18000	4600	198	—	31794,4
St. Ingbert	131,1	1608,0	418,0	—	4110,3	8200	878800	—	—	893267,4
Schaidt	87,0	308,4	—	—	400,0	400	19400	—	—	20596,3
Schifferſtadt	36,2	127,4	118,0	—	—	200	800	32	—	1281,8
Schwarzenacker	11,0	67,3	311,0	—	1004,0	200	800	—	—	2394,4
Sembach-Neuhemsbach .	3,7	3,8	—	—	—	400	—	—	—	407,0
Siebeldingen-Birkweiler .	2,0	15,8	—	—	—	—	—	—	—	17,8
Speyer	978,4	9846,7	5193,0	1400	3718,7	8000	5200	306	—	34337,7
Steinwenden	3,0	19,7	—	—	106,0	800	400	—	—	1329,3
Theisbergſtegen . . .	—	—	—	—	—	400	1400	—	—	1800,0
Wachenheim	75,8	489,0	202,0	—	516,1	1000	—	—	—	2283,7
Weidenthal	4,0	11,0	—	—	2,0	200	—	—	—	218,1
Weſtheim	1,0	457,0	204,0	—	—	—	—	—	—	663,8
Winden	42,2	138,7	100,0	—	252,1	400	200	6	—	1133,0
Winnweiler	15,0	154,4	100,0	—	998,0	1200	2800	—	2	5269,3
Würzbach	13,1	199,8	2,0	200	417,0	4800	—	—	—	5631,4
Zeiskam	85,8	390,1	—	—	—	—	800	—	—	1275,0
Zweibrücken	1401,1	16016,2	16852,4	8200	25856,8	38400	42700	12	18	149426,5
Tranſit-Verkehr mit										
der Heſſiſchen Ludwigsbahn .	15160,0	137229,0	41204,8	31400	129947,0	350200	238800	2	62	943942,0
der Saarbrücker Bahn . . .	1431,8	12150,2	5612,4	2400	9175,4	7200	11800	100	—	49769,0
der Naſſau-Taunus-Bahn . .	1105,8	8198,8	1651,7	1200	15391,0	11000	156800	—	—	195346,8
der Badiſchen Bahn	268,4	15132,0	2502,0	2400	18451,1	24000	8400	—	—	71154,4
Summa . .	36112,0	375574,7	191379,8	168000	403235,0	1647600	2253900	4114	210	5075802,0

Digitized by Google

Verbands-Güterverkehrs im Jahre 1874. (Schluß.)

Fracht-Ertrag:																							
Eilgut.		Stückgut.		Wagenladungen.								Viehtransporte.		Leere Eisenbahnwagen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
				Classe A.				Classe B.				Special-Tarif.									
				I.		II.		I.		II.											
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
2485	36	10010	56	2763	55	3453	42	4107	7	12273	—	11576	48	1342	7	16	58	74	55	452	5	48557	9
575	7	1532	37	1138	20	169	44	1038	30	2031	10	1205	—	440	55	—	—	10	14	73	—	8214	37
40	24	104	56	—	—	—	—	22	33	138	20	244	12	813	49	—	—	—	7	3	47	1368	8
30	22	132	29	30	25	376	40	106	18	121	—	206	32	—	—	—	—	—	10	7	16	1011	12
2	49	1	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	318	50	—	—	1	31	—	—	324	55
2	58	7	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	50
2881	30	18317	51	13571	24	8640	36	11629	32	83059	32	33881	40	11277	14	347	44	77	24	582	19	184266	46
4	43	7	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153	43	—	—	—	24	—	—	166	9
11	32	177	45	9	31	—	—	52	56	83	40	57	40	—	—	—	—	—	36	5	3	398	43
—	36	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	17
11	9	25	17	—	—	—	—	—	58	133	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	7	171	35
1043	53	7147	16	1347	48	1092	40	3047	46	17313	58	17004	—	7934	28	57	51	12	2	102	6	56103	48
10	35	114	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	2	—	—	—	15	2	22	164	53
15	6	20	42	—	—	—	—	—	—	55	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	43	125	31
12	35	51	51	167	36	544	40	39	17	16	—	171	10	77	50	—	—	—	8	2	14	1083	21
519	34	1998	25	476	31	15	—	1405	48	4842	40	1325	30	1831	23	—	—	12	22	66	29	12493	42
—	9	84	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	85	13
9	38	140	45	143	33	464	40	4	35	319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	1085	16
2	7	1	16	—	—	—	—	5	40	8	20	—	—	—	—	—	—	—	12	—	14	17	49
2	45	95	1	85	20	—	—	202	17	41	50	202	20	—	—	—	—	—	11	5	41	635	25
4	40	19	25	—	—	—	—	13	27	—	—	84	—	17	43	—	—	—	—	—	7	139	22
66	54	439	47	58	55	26	40	153	24	800	30	150	40	999	7	—	—	1	3	23	33	2720	33
34	59	196	30	33	37	—	—	260	—	375	40	36908	50	—	—	—	—	3	25	23	54	37836	55
9	13	19	41	—	—	—	—	28	10	9	20	453	40	—	—	—	—	—	25	4	31	525	—
17	52	34	23	16	31	—	—	—	—	21	20	11	40	297	6	—	—	1	38	1	58	402	28
1	55	7	7	14	41	—	—	41	22	6	50	22	40	—	—	—	—	—	4	—	4	94	43
1	53	—	57	—	—	—	—	—	—	40	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—
—	56	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4	10
579	13	2446	23	1032	24	143	—	419	38	822	30	323	40	2627	28	—	—	12	50	53	3	8460	9
2	21	3	59	—	—	—	—	6	21	56	41	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	40	111	20	—	—	—	—	1	1	1	—	138	1
41	7	108	15	38	19	—	—	52	27	76	40	—	—	—	—	—	—	—	11	4	38	321	37
1	57	2	24	—	—	—	—	—	11	15	20	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16	21	8
—	36	73	13	24	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	100	52
8	11	19	7	4	30	—	—	7	9	52	—	8	20	34	6	—	—	—	4	3	35	137	2
10	21	44	8	21	45	—	—	154	1	101	20	182	20	—	—	5	32	—	—	—	39	520	6
2	55	20	51	—	8	9	20	12	46	175	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	222	2
31	8	66	24	—	—	—	—	—	—	—	—	33	20	—	—	—	—	1	35	2	13	134	40
284	12	1428	35	954	19	370	—	1107	31	1568	—	1310	30	19	54	11	56	5	12	46	35	7106	44
9618	20	35807	26	8256	6	4645	34	15927	19	34315	22	15788	2	14	36	253	30	—	—	—	—	124626	15
1214	58	3992	14	1381	18	366	27	1540	26	858	34	1003	14	865	22	—	—	—	—	—	—	11222	33
743	50	2180	46	326	23	163	3	2134	23	1256	29	10505	1	—	—	—	—	—	—	—	—	17309	55
179	30	3832	41	489	51	308	23	2301	8	2537	28	770	53	—	—	—	—	—	—	—	—	10419	54
20520	9	90721	31	32388	9	20790	9	45823	—	163550	44	133608	2	29102	43	693	31	218	3	1477	49	538893	50

Digitized by Google

Monate.	Gewicht der Sendungen.									Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.								
		Classe		Wagenladungs-Classe				Special-Tarif		
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	1.	2.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat										
Januar . . 1874	59,6	124,6	772,6	1860,1	541,7	2650,4	600,2	200,0	14200,0	21009,1
Februar . . „	65,2	153,6	1075,2	1615,2	660,1	2525,5	2604,6	100,0	10800,0	19600,0
März . . . „	88,7	265,1	1310,3	2006,1	696,6	2427,6	1800,2	—	17400,0	25994,2
April . . . „	76,6	217,6	1532,6	1447,0	1016,7	1409,4	800,6	100,0	10400,0	16999,6
Mai . . . „	84,1	199,0	1312,1	2117,6	581,3	2111,6	1600,6	100,0	6200,0	14305,6
Juni . . . „	106,6	132,1	1167,2	1133,6	1308,1	432,0	613,6	—	9600,0	14494,1
Juli . . . „	144,2	315,0	1208,1	1131,6	545,1	1135,6	1400,0	100,0	7200,0	13179,2
August . . „	180,6	427,4	1256,2	1254,0	326,4	4220,0	600,0	—	4000,0	12265,6
September . „	135,6	431,6	1107,4	1388,0	342,0	2910,0	1200,0	312,0	4000,0	11825,6
October . . „	198,2	471,4	1255,2	1614,0	374,4	2340,0	1200,0	—	20400,0	27853,6
November . „	132,0	300,0	1182,0	2258,0	906,4	2382,0	900,0	—	13644,0	21704,4
December . „	119,2	177,4	817,2	2302,0	1251,0	2066,0	600,0	700,0	3400,0	11433,6
Summa . .	1391,0	3214,6	13997,3	20127,6	8550,0	26609,5	13918,1	1612,0	121244,0	210664,6
II. Stationé										
Stationen.										
Homburg . . .	9,6	2,4	16,7	100,0	421,6	310,2	—	—	—	859,6
St. Ingbert . .	9,6	19,1	66,7	—	653,4	538,0	—	—	45000,0	46286,7
Blieskastel . .	3,2	1,0	4,3	—	6	—	—	—	—	9,3
Zweibrücken . .	72,1	217,6	336,1	—	887,2	1124,0	—	—	12644,0	15281,6
Landstuhl . . .	31,6	46,6	132,0	—	6	—	—	—	800,0	1011,1
Kusel	6,1	7,6	115,6	—	—	—	—	—	—	129,1
Kaiserslautern .	200,7	180,4	1827,3	200,0	910,4	1347,6	400,0	—	24800,0	29866,3
Lambrecht . . .	39,2	105,1	559,6	476,0	2	258,0	—	—	—	1438,3
Neustadt . . .	191,6	187,6	2928,6	820,4	268,6	3896,0	—	—	200,0	8492,4
Weißenburg . .	17,7	69,6	406,2	677,0	3,1	200,2	—		200,2	1574,3
Schaidt	6	—	—	—	102,0	—	—	—	—	102,6
Maximiliansau .	1,6	1,1	7,7	—	445,0	100,0	2500,0	—	—	3055,3
Bergzabern . .	9,2	18,2	90,6	—	9,2	200,6	—	—	—	329,6
Landau	111,2	136,6	732,1	566,0	42,1	564,6	800,0	—	—	2952,3
Edenkoben . . .	112,4	444,1	625,1	3175,7	274,2	—	—	—	—	4632,2
Grünstadt . . .	6	—	8	—	—	—	—	—	—	1,6
Dürkheim . . .	47,7	43,6	409,4	999,2	187,2	—	800,6	—	200,0	2687,7
Deidesheim . .	68,2	194,4	724,6	601,7	182,4	330,0	—	—	—	2102,0
Speyer	123,0	206,0	436,1	100,0	61,2	—	200,0	—	1000,2	2126,1
Ludwigshafen .	149,4	462,2	2803,6	12411,1	3567,2	5615,2	9218,1	1612,6	35200,2	71040,3
Oggersheim . .	4,7	5,3	165,0	—	45,6	4060,4	—	—	—	4281,0
Frankenthal . .	179,6	864,2	1608,4	—	486,4	8065,7	—	—	1200,0	12404,6
Summa . .	1391,0	3214,6	13997,3	20127,6	8550,0	26609,6	13918,1	1612,2	121244,0	210664,6

Digitized by Google

Güterverkehrs im Jahre 1874.

Frachtfür: Eilgut.		Gewöhnliches Gut. Classe I.		Classe II.		Wagenladungs-Classe A.		B.		C.		D.		Special-Tarif 1.		2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																							
13	53	23	11	97	59	213	41	72	32	92	3	41	16	5	8	1268	6	1	3	2	52	1831	44
16	38	21	7	138	9	145	23	67	13	71	54	86	49	2	34	890	20	—	49	1	24	1442	20
27	13	44	11	177	43	125	38	82	39	91	1	77	44	—	—	1507	52	1	38	2	41	2138	20
25	17	39	13	189	14	94	34	87	47	81	8	57	6	2	46	755	3	1	56	2	42	1336	46
28	7	33	7	185	—	199	12	51	30	148	8	143	32	2	34	286	38	2	19	2	32	1082	39
38	28	21	20	163	24	78	57	223	38	34	46	20	27	—	—	525	39	1	27	2	24	1110	30
61	23	51	38	169	7	102	47	87	—	82	32	97	1	3	9	384	52	1	26	1	43	1042	58
77	39	79	14	200	22	95	42	16	23	393	47	55	30	—	—	221	46	1	58	2	19	1144	40
52	14	82	47	162	43	159	45	38	27	196	47	80	48	9	36	185	34	2	49	2	57	974	27
70	51	75	57	196	29	146	24	66	29	195	31	48	—	—	—	1863	15	1	37	1	22	2665	55
55	10	51	43	167	7	264	58	50	50	135	22	63	3	—	—	1179	27	2	40	2	14	1972	34
50	23	36	40	115	31	162	33	84	35	156	33	45	15	22	3	194	42	1	51	2	29	872	35
517	16	560	28	1962	48	1789	34	929	3	1679	32	816	31	47	50	9263	14	21	33	27	39	17615	28
weise.																							
4	38	—	49	5	3	24	27	78	45	25	6	—	—	—	—	—	—	—	4	—	7	138	59
9	9	8	5	23	17	—	—	136	32	121	38	—	—	—	—	4680	8	—	—	—	28	4979	17
1	58	—	7	—	43	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	54
56	15	66	35	106	16	—	—	183	32	207	57	—	—	—	—	1560	33	3	25	5	11	2189	44
19	31	16	31	31	59	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	43	24	—	—	—	4	111	41
5	14	2	41	29	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	24
96	25	53	58	398	39	42	—	131	33	173	1	42	28	—	—	1666	32	2	39	3	17	2610	32
15	3	23	7	85	9	69	16	—	4	26	22	—	—	—	—	—	—	1	41	1	12	221	54
62	34	35	22	412	10	91	38	27	19	359	42	—	—	—	—	11	48	2	26	2	3	1005	2
11	36	23	19	99	41	144	7	—	46	33	36	—	—	—	—	18	34	—	16	—	44	332	39
—	22	—	—	—	—	—	—	16	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	1
—	51	—	20	2	—	—	—	67	30	16	48	290	39	—	—	—	—	—	4	—	4	378	16
6	18	5	53	18	8	—	—	1	36	31	30	—	—	—	—	—	—	—	11	—	25	64	1
52	9	34	7	132	9	14	9	6	51	67	20	71	23	—	—	—	—	1	48	1	12	381	8
46	27	101	41	102	17	448	55	39	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	2	47	742	18
—	4	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
20	58	9	53	72	41	149	8	20	16	—	—	68	19	—	—	11	54	—	30	1	5	354	44
25	51	38	27	117	8	85	15	22	27	35	12	—	—	—	—	—	—	1	37	1	12	327	9
35	35	33	49	54	24	9	17	6	49	—	—	10	44	—	—	49	32	1	10	1	1	202	21
27	54	46	57	188	59	711	22	169	4	219	19	332	58	47	50	1191	25	3	35	4	58	2944	21
—	37	—	35	13	47	—	—	2	42	139	54	—	—	—	—	—	—	—	6	—	7	157	48
17	47	58	12	58	46	—	—	16	56	222	7	—	—	—	—	29	24	1	14	1	42	406	8
517	16	560	28	1962	48	1789	34	929	3	1679	32	816	31	47	50	9263	14	21	33	27	39	17615	28

Digitized by Google

№ 32 u. 33.

Ergebniß des Italienisch-Deutschen

Monate.	Gewicht der Sendungen.							Gesammt-Gewicht.
	Eilgut.	Gewöhnliches Gut.						
		Classe		Wagenladungs-Classe			Special-Tarif.	
		I.	II.	A.	B.	C.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
I. Monat								
Januar 1874	7,8	35,8	159,0	444,4	351,0	100,2	207,8	1304,2
Februar . . . . . „	10,0	43,6	116,4	209,4	262,0	127,4	207,0	975,8
März . . . . . „	22,0	71,0	143,6	201,6	308,0	343,4	404,0	1493,8
April . . . . . „	17,4	74,4	83,0	—	571,0	—	414,2	1160,0
Mai . . . . . „	13,6	86,4	147,4	—	338,0	—	206,6	792,2
Juni . . . . . „	1,8	153,1	273,3	122,8	150,0	—	—	699,8
Juli . . . . . „	23,6	73,8	159,3	—	100,0	—	409,0	765,4
August . . . . . „	9,8	83,6	150,1	—	490,8	—	—	733,7
September . . . . . „	8,0	54,7	205,0	—	300,0	—	—	567,7
October . . . . . „	2,6	82,6	145,3	—	300,2	100,0	204,6	834,6
November . . . . . „	1,0	21,4	143,0	106,0	388,0	153,0	—	812,4
December . . . . . „	7,6	66,0	121,4	698,2	400,0	—	—	1293,1
Summa . .	123,3	845,6	1846,6	1781,8	3958,6	824,0	2052,6	11432,7
II. Stations								
Stationen.								
Homburg	6	—	—	—	—	—	—	6
St. Ingbert	4	—	—	—	—	—	—	4
Zweibrücken	57,7	11,6	21,6	—	—	100,0	—	191,0
Kaiserslautern	9,6	79,7	112,6	—	—	—	—	201,9
Neustadt	7,6	6	38,6	—	—	—	—	46,4
Weißenburg	—	30,0	2,2	—	—	—	—	32,2
Landau	3,4	10,8	8,4	—	—	—	—	22,6
Speyer	6	10,6	65,4	506,0	—	—	—	582,8
Ludwigshafen	22,4	644,6	238,0	1075,8	167,0	453,6	2052,8	4654,8
Preußen transit	21,6	57,8	1359,8	200,0	3791,8	270,8	—	5700,2
Summa . .	123,3	845,6	1846,6	1781,8	3958,8	824,0	2052,6	11432,7

Digitized by Google

Güterverkehrs im Jahre 1874.

Fracht für:																			
Eilgut.		Gewöhnliches Gut.												Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		Classe				Wagenladungs-Classe						Special-Tarif.							
		I.		II.		A.		B.		C.									
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
weise.																			
2	13	3	51	72	7	45	59	95	27	—	56	1	56	—	30	—	22	223	21
6	15	4	33	29	37	22	42	52	8	1	11	1	56	1	9	—	14	119	45
14	49	2	7	38	35	8	25	61	55	21	4	3	47	—	—	—	52	151	34
11	23	7	4	15	26	—	—	190	53	—	—	3	52	—	6	—	17	229	1
5	5	3	50	41	37	—	—	68	24	—	—	1	56	—	—	—	20	121	12
—	25	6	53	64	56	1	9	30	6	—	—	—	—	—	3	—	—	103	32
12	12	5	35	36	52	—	—	21	6	—	—	3	50	—	9	—	27	80	11
4	3	13	36	31	12	—	—	89	30	—	—	—	—	—	—	—	—	138	21
—	53	1	27	28	26	—	—	60	15	—	—	—	—	—	13	—	—	91	14
—	19	—	57	48	13	—	—	60	12	19	51	1	55	—	7	—	—	131	34
—	1	—	45	38	—	7	55	82	23	24	38	—	—	—	6	—	36	154	24
2	39	4	32	33	—	6	8	80	28	—	—	—	—	—	—	—	—	126	47
60	17	55	10	478	1	92	18	892	47	67	40	19	12	2	23	3	8	1670	56
weise.																			
—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
40	9	4	35	6	58	—	—	—	—	19	51	—	—	—	3	—	36	72	12
4	28	21	25	23	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	36
2	1	—	7	5	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	38
—	—	4	4	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	19
—	37	1	20	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	47
—	8	—	59	1	55	24	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	22
—	32	6	3	2	14	10	6	1	33	4	13	19	12	2	20	2	32	48	45
11	42	16	37	436	36	57	52	891	14	43	36	—	—	—	—	—	—	1457	37
60	17	55	10	478	1	92	18	892	47	67	40	19	12	2	23	3	8	1670	56

Digitized by Google

№ 34 u. 35.

Brutto-Ergebniß des Steinbruch-

Monate.	Landstuhl, Kaiserslautern, Frankenstein, Weidenthal.														Rammelsbach.					
	Anzahl der verkauften Kubikmeter.											Ertrag.			Anzahl der verkauften Kubikmeter.			Ertrag.		
	Hausteine.	Wölbsteine.	Platten.	Richtsteine.	Mauersteine große.	Mauersteine gewöhnl.	Schrotten und Schutt.	Summa.	fl.	kr.	Pflastersteine.	Straßendeckmaterial.	Summa.	fl.	kr.
I. Monat-																				
Januar . . . 1874	93 55	— —	10 50	14 94	9 —	1453 —	2282 —	3862 99	8350	10	1327 50	1705 50	3033 —	16400	14
Februar . . . „	68 59	— —	3 40	37 11	36 —	1173 —	1794 —	3112 10	6231	9	1352 —	1720 50	3072 50	17297	6
März . . . . „	218 76	— —	5 07	144 95	84 —	2782 —	528 —	3757 78	15268	24	1793 —	1999 50	3792 50	21478	57
April . . . . „	201 87	— —	23 22	138 10	72 —	2166 —	496 —	3096 69	14903	14	1819 —	1151 —	2970 —	19652	40
Mai . . . . . „	210 68	30 —	12 42	155 27	57 —	3208 50	991 —	4664 87	15055	46	1877 —	1614 —	3491 —	20786	52
Juni . . . . . „	227 95	— —	11 20	77 89	123 —	2196 50	429 —	3065 54	12864	6	1107 —	2445 —	3552 —	15558	—
Juli . . . . . „	184 72	— —	30 81	74 39	12 —	2813 —	702 —	3816 92	12885	36	978 50	2283 —	3261 50	13589	—
August . . . . „	199 48	— —	25 01	52 65	34 —	2059 50	1344 —	3714 64	11273	1	1542 50	2105 —	3647 50	20958	3
September . . „	243 98	58 25	7 28	60 74	36 —	2285 —	1140 —	3831 20	14108	39	1172 50	1314 —	2486 50	16270	20
October . . . „	282 09	26 40	32 29	63 09	36 —	2921 50	1329 —	4690 97	18484	46	1495 50	1168 —	2663 50	16113	48
November . . „	178 92	8 —	30 13	44 69	24 —	2440 50	480 —	3206 24	13747	57	941 50	944 —	1885 50	11595	15
December . . „	137 09	36 —	— 78	43 83	273 —	1665 50	34 —	2190 15	10122	39	611 50	632 —	1243 50	7687	37
Summa . .	2242 78	158 65	192 01	907 65	796 —	27164 —	11549 —	43010 09	153295	27	16017 50	19081 50	35099 —	197337	52
II. Stations-																				
Stationen.																				
Berbach	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	64 —	338 —	402 —	1238	49
Hoanburg	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	183 —	1285 —	1468 —	4108	57
St. Ingbert	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	48 —	421 —	469 —	1558	15
Niederwürzbach . . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	162 —	162 —	411	5
Bliskastel-Lautzkirchen .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	87 —	921 —	1008 —	2905	20
Schwarzenacker . . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	435 —	435 —	1000	5
Zweibrücken	15 45	— —	— —	4 48	— —	2 —	— —	21 93	272	51	488 —	2627 —	3115 —	11089	13
Bruchmühlbach . . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	69 —	645 —	714 —	1595	29
Landstuhl	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	54 —	1185 50	1239 50	2436	45
Kusel	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	24 —	31 —	55 —	223	22
Altenglan	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	11435 50	4350 50	15786 —	117940	2
Theisbergstegen . . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	3 —	3 —	8	19
Glan-Münchweiler . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	3 —	57 —	60 —	99	3
Niedermohr	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	318 —	318 —	473	1
Steinwenden	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	4 —	77 —	81 —	195	32
Ramstein	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	69 —	351 —	420 —	875	25
Kindsbach	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	254 —	254 —	953	40
Kaiserslautern . . .	371 85	37 51	1 —	119 34	178 —	2881 —	546 —	4134 70	10180	47	597 —	214 —	811 —	4499	48
Hochspeyer	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	111 —	159 —	270 —	1114	15
Hochstätten	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Dielkirchen	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Rockenhausen . . .	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Imsweiler	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Winnweiler	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Langmeil	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	— —	— —	— —	—	—
Enkenbach	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	108 —	— —	108 —	755	29
Frankenstein . . .	— 30	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 30	8	30	— —	— —	— —	—	—
Weidenthal	16 21	18 —	— —	73 —	— —	8 —	222 —	— —	259	94	979	33	— —	24 —	24 —	92	24
Lambrecht	— 89	— —	— —	— —	— —	— —	15 —	132 —	147	89	173	49	48 —	215 —	263 —	1043	—
Neustadt	8 51	— —	15 84	— —	— —	432 —	6 —	462	35	1584	1	700 —	24 50	724 50	6187	14
Zu übertragen . .	413 21	55 61	17 57	123 82	181 —	3552 —	684 —	5027 11	13199	31	14092 50	14097 50	28190 —	160204	32

Digitized by Google

Betriebs im Jahre 1874.

Königsbach.												Hochstätten.								Albersweiler-St. Johann.				Total.			
Anzahl der verkauften Kubikmeter.									Ertrag.			Anzahl der verkauften Kubikmeter.						Ertrag.		Anzahl der verkauften Kubikmeter.		Ertrag.		Kubikmeter.	Ertrag.		
Hausteine.		Platten.	Richtsteine.	Mauersteine.		Schroten und Schutt.	Summa.					Hausteine.	Richtsteine.	Mauersteine.		Schroten und Schutt.	Summa.			Straßenbedarfsmaterial.							
				große.	gewöhnl.				fl.	kr.				große.	gewöhnl.			fl.	kr.			fl.	kr.		fl.	kr.	
weise.																											
19	21	—	—	—	—	1	—	92	—	—	—	112	21	467	36	28	05	5	—	150	—	48	—	51	—	282	05	1081	30	—	—	—	—	7290	25	26290	30
1	93	—	—	92	30	1	—	166	—	80	—	291	23	580	33	12	33	—	—	228	—	—	—	36	—	276	33	1004	57	—	—	—	—	6752	16	25113	47
23	28	—	—	53	—	12	—	378	80	—	—	467	08	1230	89	20	77	—	—	426	—	—	—	18	—	464	77	1780	20	—	—	—	—	8482	13	39758	20
30	40	—	—	—	—	—	—	137	50	16	—	183	90	779	43	37	90	—	—	312	—	—	—	—	—	349	90	1787	28	—	—	—	—	6000	48	37123	5
18	77	—	—	2	20	—	—	90	50	498	—	609	47	1116	23	8	04	2	50	150	—	—	—	—	—	160	54	652	51	—	—	—	—	8925	88	37611	52
9	04	2	04	—	—	18	—	1201	—	651	—	1881	08	4995	4	10	34	—	—	114	—	—	—	—	—	124	34	542	15	—	—	—	—	8622	96	33959	25
1	27	—	14	—	—	78	—	581	—	435	—	1095	41	2829	11	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	42	—	142	0	—	—	—	—	8215	83	29395	53
6	56	—	—	—	—	75	—	508	—	99	—	688	56	1785	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8050	70	34016	59
9	27	—	—	—	—	—	—	345	—	549	—	903	27	1994	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7220	97	32373	46
3	71	—	39	—	—	66	—	254	—	435	—	759	13	1785	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8113	60	36384	10
10	85	—	—	5	7	168	—	441	—	276	—	900	92	2503	26																			5992	66	27846	36
28	94	—	—	12	83	195	—	187	—	308	—	731	77	2481	12	6	34	—	—	8	—	—	—	21	—	35	34	118	45	244	—	1166	10	4444	76	21576	23
163	26	2	67	165	40	614	—	4381	80	3297	—	8624	08	22550	5	123	77	7	50	1430	—	48	—	126	—	1735	27	7110	12	244	—	1166	10	88712	39	381459	46
weise.																											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	402	—	1238	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1468	—	4108	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	469	—	1558	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162	—	411	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1008	—	2905	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	435	—	1000	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3136	93	11362	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	714	—	1595	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1239	50	2436	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	—	223	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15786	—	117940	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	8	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	99	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	318	—	473	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	—	195	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420	—	875	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	254	—	358	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4945	70	14680	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6	—	20	18	—	—	—	—	276	—	1134	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	50	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	21	—	31	50	35	13	—	—	—	—	31	50	35	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	13	12	—	—	—	—	—	88	13	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12	—	28	24	—	—	—	—	12	—	28	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	—	63	—	—	—	—	—	36	—	63	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	201	15	—	—	—	—	60	—	201	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116	55	7	50	1356	—	—	—	—	—	—	—	105	—	1585	05	6665	18	—	—	—	—	1585	05	6665	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	—	755	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	8	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283	94	1071	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	410	89	1216	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	60	—	1198	85	7831	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	93	7	50	1430	—	48	—	126	—	—	—	—	—	1731	43	7026	40	12	—	60	—	34960	54	180490	48

Digitized by Google

Brutto-Ergebniß des Steinbruch-

Stationen.	Landstuhl, Kaiserslautern, Frankenstein, Weidenthal.																Rammelsbach.					
	Anzahl der verkauften Kubikmeter.														Ertrag.		Anzahl der verkauften Kubikmeter.				Ertrag.	
	Hausteine.		Wolfsteine.		Platten.		Richtsteine.		Mauersteine. große.		Mauersteine. gewöhnl.		Schrotten und Schutt.		Summa.		Pflastersteine.		Straßendeckmaterial.		Summa.	
															fl.	kr.						
Uebertrag . .	413	21	55	51	17	57	123	82	181	—	3552	—	684	—	5027	11	13199	31	14092	50	14097	50	28190	—	160204	32
Kapsweyer	—	—	—	—	—	—	3	58	—	—	—	—	54	—	57	58	176	45	—	—	167	—	167	—	813	27
Schaidt	13	53	—	—	1	—	7	20	63	—	210	—	135	—	429	73	1828	9	24	—	102	—	126	—	500	32
Winden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	185	30	9	—	90	—	99	—	410	41
Maximiliansau . . .	9	15	—	—	—	60	44	40	54	—	805	—	—	—	913	15	3900	14	84	—	2350	—	2434	—	11378	20
Wörth	131	33	—	—	2	88	76	21	—	—	1020	—	—	—	1230	42	8041	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Langenkandel	142	22	82	88	—	61	53	51	—	—	2137	—	411	—	2827	22	13384	10	192	—	—	—	192	—	1943	13
Bergzabern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	73	46
Rohrbach	149	49	—	—	—	—	—	—	3	—	756	—	—	—	908	49	5562	38	—	—	7	—	7	—	32	26
Landau	1	34	—	—	1	96	7	20	—	—	180	—	—	—	190	50	694	49	255	—	682	—	937	—	3965	14
Dreihof	2	24	—	—	2	26	—	—	15	—	137	—	—	—	156	50	579	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstadt	—	—	—	—	2	26	—	—	—	—	12	—	—	—	14	26	109	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeiskam	52	31	—	—	2	26	—	—	—	—	86	—	3	—	93	57	1473	23	—	—	—	—	—	—	—	—
Lustadt	12	95	—	—	4	54	—	—	3	—	588	—	66	—	674	49	2721	56	—	—	42	—	42	—	197	24
Westheim	1	76	—	—	—	—	—	—	3	—	51	—	—	—	55	76	231	38	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	16	12	42	—	—	—	42	—	318	30
Edesheim	3	20	—	—	—	—	1	50	—	—	18	—	—	—	22	70	140	32	42	—	116	—	158	—	819	31
Edenloben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	—	—	—	90	—	225	36	—	—	14	—	14	—	60	—
Mailammer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	15	—	—	—	7	—	7	—	29	38
Mußbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deidesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234	—	—	—	234	—	1173	18
Freinsheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177	—	—	—	177	—	2045	9
Kirchheim a. Eck . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grünstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—	—	27	—	212	51
Albsheim a. Eis . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	5	60	—	—	—	—	5	—	—	—	252	—	—	—	262	60	830	37	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl	4	92	—	—	17	—	—	—	—	—	1057	—	—	—	1082	9	2926	30	3	—	—	—	3	—	22	39
Schifferstadt	4	65	—	—	—	—	37	98	18	—	867	—	180	—	1107	63	3401	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Germersheim	235	10	20	26	10	96	43	34	258	—	2036	—	210	—	2813	66	15120	48	81	—	42	—	123	—	867	18
Lingenfeld	4	51	—	—	—	—	—	—	6	—	388	—	6	—	404	51	1427	54	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghausen	28	24	—	—	—	—	28	87	—	—	154	—	—	—	211	11	1756	47	12	—	—	—	12	—	96	12
Speyer	266	41	—	—	80	1	26	65	180	—	4942	50	43	—	5538	57	23797	54	204	—	7	—	211	—	1638	19
Mutterstadt	2	70	—	—	12	14	—	—	—	—	443	—	—	—	457	84	1593	21	12	—	—	—	12	—	93	6
Rheingönheim	—	—	—	—	13	59	—	—	—	—	402	—	—	—	415	59	1683	49	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	752	4	—	—	35	7	294	59	12	—	6787	50	9757	—	17638	20	45805	30	435	—	277	—	712	—	5545	49
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	136	30	—	—	—	—	—	—	136	30	1342	22	54	—	18	—	72	—	623	8
Frankenthal	5	88	—	—	4	13	17	50	—	—	21	—	—	—	48	51	620	32	20	—	983	—	1003	—	3806	56
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	150	—	511	33	9	—	80	—	89	—	412	51
Summa . .	2242	78	158	65	192	01	907	65	796	—	27164	—	11549	—	43010	09	153295	27	16017	50	19081	50	35099	—	197337	32

Digitized by Google

Betriebs im Jahre 1874. (Schluß.)

Königsbach. Anzahl der verkauften Kubikmeter.												Hochstätten. Anzahl der verkauften Kubikmeter.							Albersweiler-St. Johann. Anzahl der verkauften Kubikmeter.		Total.	
Hausteine.	Platten.	Richtsteine.	Mauersteine. große.	Mauersteine. gewöhnl.	Schrotten und Schutt	Summa.	Ertrag. fl. kr.	Hausteine.	Richtsteine.	Mauersteine. große.	Mauersteine. gewöhnl.	Schrotten und Schutt	Summa.	Ertrag. fl. kr.	Straßendeckmaterial.	Ertrag. fl. kr.	Kubikmeter.	Ertrag. fl. kr.
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	119 93	7 50	1430 —	48 —	126 —	1731 43	7026 40	12 —	60 —	34960 54	180490 43
— —	— —	— —	— —	— —	180 —	180 —	414 45	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	401 58	1404 57
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	555 73	2388 41
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	159 —	596 11
— —	— —	— —	1836 —	— —	— —	1836 —	5337 22	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3347 15	15273 34
— —	— —	— —	126 —	— —	— —	126 —	382 12	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3066 42	13378 29
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3145 22	15709 35
— —	— —	— —	171 —	24 —	— —	195 —	623 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	9 —	73 46
— —	— —	— —	— —	— —	1404 —	1404 —	2048 24	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1110 49	6218 4
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2581 50	6708 27
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	156 50	579 10
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	14 26	100 13
— —	— —	— —	36 —	1053 —	— —	1089 —	3038 28	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1182 57	4511 51
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	716 49	2919 20
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	55 76	231 38
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	48 —	334 42
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	180 70	960 3
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	104 —	285 36
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	13 —	44 38
34 87	— —	26 50	2 —	588 80	124 —	776 17	1693 47	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	776 17	1693 47
30 70	— 49	— —	— —	178 —	56 —	265 19	672 27	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	265 19	672 27
29 22	— —	30 —	12 —	196 —	21 —	288 22	1021 5	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	288 22	1021 5
— —	— —	— —	— —	— —	876 —	876 —	1395 18	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	876 —	1395 18
10 92	— —	— —	— —	— —	99 —	109 92	350 49	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	343 92	1524 7
2 92	— —	— —	12 —	— —	117 —	131 92	282 49	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	308 92	2327 58
— 11	— —	18 50	— —	31 —	— —	49 91	118 37	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	49 91	118 37
3 45	— 04	72 50	— —	16 —	— —	91 99	347 3	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	118 99	559 54
— 16	— —	— —	— —	— —	— 16	2 54	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 16	2 54
— 83	— —	— —	— —	— —	— 83	14 56	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 83	14 56
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	262 60	890 37
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1005 09	2949 9
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	30 —	1113 63	3431 17
26 90	— —	17 90	210 —	333 —	312 —	899 80	3282 34	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	68 —	285 40	3904 46	19556 20
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	404 51	1427 54
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	30 —	229 11	1881 59
20 11	— —	— —	171 —	— —	— —	191 11	1100 46	3 84	— —	— —	— —	— —	3 84	83 32	14 —	70 30	5958 52	26691 1
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	469 84	1686 27
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	30 —	421 59	1713 49
— 70	— —	— —	— —	— —	— 70	22 5	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	120 —	600 —	18470 80	51973 24
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	30 —	214 39	1995 30
2 07	2 04	— —	— —	— —	108 —	112 11	409 44	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	30 —	1169 62	4857 14
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	239 —	924 24
133 26	2 57	165 40	614 —	4381 80	3297 —	8621 3	22550 5	123 77	7 50	1430 —	48 —	126 —	1735 27	7110 12	244 —	1166 10	88712 39	381459 46

Digitized by Google

№ 36.

Ergebniß des Kohlen- und Coaks-Transportes

Monate.	Griesborn (Kronprinz).	Gerhard (Louisenthal).	Püttlingen.	von der Heydt.	Dudweiler.	Sulzbach.	Altenwald.	Friedrichsthal.	Reden.
	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.
	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
Januar . . . 1874	2800	1400	2600	5600	1400	200	4200	2800	428760
Februar . . . „	1000	600	6400	5600	1000	—	54805	1800	369470
März . . . . „	200	600	17200	5600	1200	200	64760	3000	368840
April . . . . „	200	600	10826	5600	1523	—	57785	2600	359350
Mai . . . . „	8000	5200	21600	7600	1000	—	94240	10200	370270
Juni . . . . „	3700	800	15610	5600	1200	400	69480	3400	353330
Juli . . . . „	6000	5200	16400	8600	1200	—	88440	13200	388700
August . . . „	2600	950	11400	2200	1200	—	74100	13800	403320
September . . „	1800	4546	9800	200	1800	200	67100	3400	408060
October . . . „	1600	3000	6000	800	2400	—	60350	5400	391510
November . . „	200	800	5800	200	1400	—	62840	3600	338940
December . . „	600	800	4600	200	800	—	66100	3600	342840
Summa . .	28700	24496	128236	47800	16123	1000	764200	66800	4523390

Digitized by Google

nach Gruben-Stationen im Jahre 1874.

Rußhütte.	Heinitz (Dechen).	König.	Ziehwald (Neunkirchen).	Bexbach.	Homburg.	St. Ingbert.	Maximiliansau.	Ludwigshafen.	Total.
Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.	Kohlen und Coaks.
Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
528320	584855	98750	161385	15200	68325	17527	11500	71700	2007322
463340	516848	97650	159695	11800	47365	16600	11025	80130	1845128
413530	498120	63740	149530	17200	30640	17480	14425	98470	1764735
366290	431075	75580	148850	11450	35330	23360	8700	61400	1600519
420930	521000	79210	176027	20100	27000	20900	20800	90800	1894877
398850	440355	79200	158550	22600	3925	17700	10100	60400	1645200
476200	552005	93000	168627	31300	4600	31700	20800	88900	1994872
522690	560855	77200	153200	28900	1600	44200	10000	70300	1978515
537770	501430	43600	123600	27400	800	51900	7500	45500	1836406
576050	542350	87500	137750	18600	1400	54000	5300	44100	1938110
524440	495120	66500	153600	16680	2300	41700	7300	41300	1762720
486200	510100	74400	142900	16100	1500	41700	7500	17800	1717740
5714610	6154113	936330	1833714	237330	224785	378767	134950	770800	21986144

Digitized by Google

Nr. 37. Ergebniß der Kohlen- und Coaks-Transporte im Jahre 1874.

(I. Monatweiſe.)

Monate.		Kohlen und Coaks.	Taxe.	
		Centner.	fl.	kr.
Januar	1874	2007322	176642	38
Februar	„	1845128	157976	48
März	„	1764735	148821	26
April	„	1600519	136997	24
Mai	„	1894877	148140	28
Juni	„	1645200	146862	03
Juli	„	1994872	177532	59
August	„	1978515	185813	56
September	„	1836406	173429	11
October	„	1938110	183751	27
November	„	1762720	170885	12
December	„	1717740	157968	56
Summa		21986144	1964822	28

Digitized by Google

№ 38. Uebersicht der Kohlen- und Coaks-Transporte im Jahre 1874.

(II. Stationsweise.)

Stationen.	Kohlen und Coaks.	Taxe.	
	Centner.	fl.	kr.
Bexbach	17740	578	04
Homburg	295158	4852	01
St. Ingbert	488910	27440	12
Hassel	1400	39	42
Würzbach	4125	157	36
Blieskastel-Lautzkirchen	46487	1895	29
Schwarzenacker	29500	787	07
Zweibrücken	466926	15814	51
Bruchmühlbach	45650	4572	37
Landstuhl	63035	3090	03
Kusel	77560	6309	05
Rammelsbach	7810	722	45
Altenglan	83200	3886	13
Theisbergstegen	2275	202	35
Eisenbach-Matzenbach	5850	446	34
Glan-Münchweiler	8100	619	22
Niedermohr	3900	318	19
Steinwenden	7600	448	33
Ramstein	28000	1592	04
Kindsbach	1550	80	38
Einsiedlerhof	6600	382	09
Kaiserslaulern	981458	72061	41
Hochspeyer	6500	579	15
Münster a. St.	100	13	39
Ebernburg	8600	1112	01
Hochstätten	7200	892	37
Alsenz	21200	2683	41
Mannweiler	4600	543	39
Bayerfeld-Cölln	1500	170	52
Dielkirchen	500	62	42
Rockenhausen	36150	3857	57
Imsweiler	13500	1415	48
Winnweiler	12100	1321	58
Langmeil-Münchweiler	19800	2004	07
Börrstadl	5600	582	01
Göllheim-Dreisen	27480	3244	14
Marnheim	10300	742	16
Kirchheimbolanden	25925	2820	01
Morschheim	1400	156	52
Albisheim a. d. Pfrimm	35400	3771	59
Harxheim-Zell	17800	2271	14
Sembach-Neuhemsbach	1200	121	38
Enkenbach	54895	4922	10
Frankenstein	8900	784	19
Weidenthal	7000	638	04
Lambrecht	190355	19449	50
Neustadl	366645	38748	01
Weißenburg	166540	17549	32
Kapsweyer	1000	132	08
Schaidt	9025	1059	29
Winden	17300	2283	52
Zu übertragen	3751349	260233	36

Stationen.	Kohlen und Coaks.	Taxe.	
	Centner.	fl.	kr.
Uebertrag	3751349	260233	36
Maximiliansau	236637	22925	33
Langenkandel	46575	6003	12
Bergzabern	23790	5091	22
Barbelroth-Oberhausen	18700	2201	17
Rohrbach	79100	9953	32
Landau	155210	19351	27
Godramstein	8400	3233	37
Siebeldingen-Birkweiler	3500	421	01
Albersweiler-St. Johann	6400	760	01
Annweiler	5700	714	30
Dreihof-Essingen-Offenbach	15600	1970	18
Hochstadt	7100	865	49
Zeiskam	46500	5852	07
Lustadl	11500	1489	12
Westheim	8600	1092	45
Knöringen	17400	1974	55
Edesheim	25300	3229	22
Edenkoben	82750	10189	39
Maikammer	48340	5523	20
Mußbach	26700	3214	44
Deidesheim	36800	4434	15
Wachenheim-Forst	20200	2748	53
Dürkheim	131030	14994	20
Erpolzheim-Ungstein	200	24	44
Freinsheim	53800	6284	19
Kirchheim a. d. Eck	69896	8486	29
Grünstadt	118960	13505	36
Albsheim a. d. Eis	31500	4027	58
Bockenheim-Kindenheim	18300	2290	09
Haßloch	68990	7371	53
Böhl-Iggelheim	17200	1919	54
Schifferstadt	31900	3936	22
Germersheim	127330	15180	37
Lingenfeld	24840	2879	53
Berghausen	8700	965	27
Speyer	406135	38914	34
Mutterstadt	41850	5457	34
Rheingönheim	31840	4349	40
Ludwigshafen	2491687	234696	17
Oggersheim	193370	20030	08
Frankenthal	444480	47998	06
Bobenheim	22200	2520	53
Hess. Ludwigsbahn-Stationen	461560	38677	29
Badische „	6836790	594706	26
Württembergische „	5142825	480103	18
Main-Neckar-Bahn „	178950	13384	06
Bayer. Staatsbahn „	222010	19199	52
Elsaß- u. Schweizer „	113450	8674	52
Preußische „	14200	767	05
Summa	21986144	1964822	28

Digitized by Google

Tabelle über den Viehtransport im Jahre 1874.

Stationen.	Januar.							Februar.							März.							April.						
	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.	
	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.
Preußische Stationen	124	37	126	18	3924	702	7	145	49	168	38	4667	1014	19	139	49	207	11	6339	1132	3	139	47	193	17	7969	1340	3
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	3	—	17	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	1	—	18	—	—	—	—	57	1	1
Albsheim a. d. Eis	—	—	1	—	6	2	34	—	—	1	1	5	4	3	—	—	1	1	5	2	45	—	2	8	2	2	12	4
Alsenz	—	5	4	—	22	8	31	—	13	11	1	14	19	53	1	35	11	—	40	27	59	—	15	12	—	16	45	12
Altenbamberg	—	—	—	—	3	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9
Altenglan	—	30	5	4	12	16	22	—	—	9	—	13	16	4	—	—	7	—	11	12	49	—	—	27	—	59	60	4
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barbelroth	—	—	—	1	—	—	15	—	—	—	1	—	—	11	—	—	—	—	2	—	11	—	—	—	—	1	—	7
Bayerfeld-Cölln	—	—	9	1	7	5	15	—	—	11	—	6	8	45	—	8	9	1	8	6	38	—	—	2	—	2	2	31
Berghausen	—	—	—	—	4	—	28	—	—	—	—	3	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	25
Bergzabern	—	2	—	1	2	1	20	—	2	—	—	2	3	33	—	—	3	—	5	2	10	—	13	5	2	9	23	18
Berbach	—	—	—	—	16	1	46	—	—	—	—	3	—	15	—	—	6	—	2	5	52	—	1	8	—	6	18	19
Bierbach	—	—	—	—	6	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Bliestastel-Lautzkirchen	—	—	—	2	20	2	20	—	—	—	—	15	1	14	—	—	—	4	21	3	23	—	4	—	4	23	9	20
Bobenheim	—	—	—	—	6	—	58	—	—	—	—	5	—	36	—	—	1	—	3	1	46	—	—	—	—	2	—	22
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	2	5	—	48	—	1	—	1	4	3	50	—	—	1	2	4	3	3	—	1	5	1	2	10	56
Böhl-Iggelheim	—	—	6	1	4	6	28	—	—	5	5	11	4	58	—	—	9	5	23	7	22	—	—	7	10	50	15	26
Börrstadt	—	—	1	—	29	8	32	—	—	2	—	28	7	34	—	2	—	1	19	6	56	—	3	5	—	28	19	7
Bruchmühlbach	1	2	11	23	32	40	26	9	—	14	39	39	62	24	5	7	15	42	34	52	3	—	11	13	14	28	52	2
Deidesheim	—	—	—	—	9	—	59	—	—	—	—	8	1	27	—	—	8	2	10	6	2	—	—	7	1	1	6	37
Dielkirchen	—	—	11	—	4	6	26	—	—	7	—	5	5	15	—	—	19	6	8	21	—	—	—	8	1	8	6	3
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	5	9	14	5	10	—	2	—	—	3	1	28	—	—	—	—	10	—	38	—	6	40	13	9	46	49
Dürkheim	—	—	9	—	54	7	17	—	1	26	12	89	21	40	—	—	26	7	8	11	40	—	2	9	6	51	10	38
Ebernburg	—	—	8	—	4	12	11	10	—	4	—	4	26	58	—	2	—	—	6	6	31	—	—	—	—	21	2	36
Edenkoben	—	—	7	—	9	4	36	—	—	24	—	7	11	45	2	1	8	1	7	16	31	1	6	—	—	10	10	15
Edesheim	—	—	5	1	6	2	26	—	—	—	3	3	1	2	6	—	3	1	9	9	57	4	—	14	—	5	12	11
Eindd	—	—	—	—	2	—	5	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	15
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	8	—	12	—	—	—	—	6	1	33	—	—	—	—	1	—	8	—	—	—	—	2	—	28
Enlenbach	—	—	1	1	205	7	35	—	—	3	3	111	10	53	3	—	—	1	213	14	12	—	1	—	1	67	8	32
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	10	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	27
Frankenstein	—	—	4	1	8	3	22	—	—	4	2	74	4	1	—	—	17	—	3	5	15	—	—	—	—	56	2	56
Frankenthal	—	—	5	—	33	6	57	—	—	3	—	11	6	2	—	2	—	—	20	5	50	—	8	9	—	13	14	14
Freinsheim	—	—	1	3	3	1	44	—	—	—	4	5	1	19	—	—	8	1	5	5	17	—	4	7	2	4	15	27
Germersheim	—	—	23	8	64	33	10	—	—	7	3	30	11	39	5	—	45	—	37	53	25	—	6	24	4	28	29	2
Glan-Münchweiler	—	14	60	—	32	85	55	—	18	44	20	71	108	20	—	19	30	24	51	98	15	—	4	16	17	47	47	46
Gadramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	1	—	11	—	3	1	—	9	11	30	—	—	6	—	2	9	15	—	6	2	9	5	15	16
Grünstadt	—	—	—	—	8	1	49	—	—	1	—	7	2	27	—	—	—	2	3	—	48	—	—	3	—	8	7	37
Harzheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	9	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	6	—	26	—	—	—	—	9	1	56	—	—	—	—	5	—	23	—	—	4	—	8	14	44
Haßloch	1	—	14	27	13	35	37	11	5	20	5	14	56	52	36	1	25	6	96	93	5	15	—	19	1	10	45	18
Hauptstuhl	—	—	—	9	10	3	35	—	—	—	—	3	—	26	—	—	—	7	10	2	46	—	—	—	7	2	2	3
Heiligenstein	—	—	—	—	5	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	42	—	—	—	—	4	—	20
Hochspeyer	—	—	25	1	230	26	2	—	12	28	1	243	31	36	—	—	28	1	132	21	10	—	—	16	2	476	31	54
Hochstadt	—	—	—	1	2	—	25	—	—	—	—	9	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	32
Hochstätten	—	—	5	1	38	3	48	—	—	—	1	1	—	33	—	—	1	1	4	1	31	—	—	4	—	10	4	2
Homburg	—	—	49	7	69	52	55	—	—	58	8	59	52	4	—	—	58	12	57	52	23	1	3	41	8	48	49	37
Annweiler	—	—	7	—	12	8	51	—	—	9	—	9	9	5	—	8	7	—	54	18	16	—	—	3	—	18	6	34
Kaiserslautern	21	—	19	31	448	107	27	28	—	19	81	202	120	37	64	—	22	28	29	135	34	18	3	34	5	121	86	27
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	5	—	25	—	—	—	—	2	—	12	—	—	—	—	—	—	—

Digitalisierung

Kapsweyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kindsbach	—	—	5	—	3	4	43	—	—	4	—	4	2	—	—	—	—	5	1	7	4	24	—	—	—	—	8	—	53		
Kirchheim a. d. Ed	—	—	—	1	6	—	40	—	—	—	—	3	—	15	—	—	—	4	—	4	3	10	—	—	8	—	9	8	30		
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2		
Knöringen	—	—	41	5	7	15	35	—	—	46	—	4	15	51	—	1	70	6	16	29	59	—	2	31	5	11	16	14		
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kusel	—	—	—	5	9	9	5	—	—	10	1	27	21	87	2	—	4	—	12	13	50	—	3	1	—	17	12	23		
Lambrecht	—	—	—	—	26	2	7	—	—	—	—	9	1	4	—	—	—	—	43	3	46	—	—	—	—	110	6	24		
Landau, Hauptbahnhof	12	—	42	—	294	57	89	28	—	53	—	350	101	36	36	6	54	—	435	130	45	17	3	48	—	253	75	6		
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Landstuhl	3	4	15	34	2931	374	—	—	8	19	29	4060	455	50	1	4	15	30	6020	642	33	11	14	23	24	5408	733	13		
Langenlonsdel	—	—	10	—	18	9	9	—	—	5	—	3	4	8	—	—	9	7	8	8	59	—	—	63	—	13	65	43		
Langweil-Münchweiler	—	—	6	1	486	41	12	3	15	10	—	14	33	47	—	15	7	—	43	30	6	4	9	8	—	137	40	50		
Lingenfeld	—	14	22	5	11	21	30	—	4	8	2	12	12	22	—	—	20	16	16	17	12	—	4	7	3	7	14	2		
Ludwigshafen	9	13	51	3	255	76	18	—	34	51	—	55	62	22	10	18	55	—	492	111	42	37	6	17	—	50	102	49		
Lustadt	—	—	—	3	53	7	8	—	2	17	2	73	22	57	—	—	9	1	217	22	38	—	1	18	—	15	17	53		
Mailammer	1	—	9	1	7	18	11	2	3	6	—	8	16	13	1	5	12	28	16	30	2	—	—	2	—	6	7	51		
Mannweiler	—	1	—	2	4	3	48	—	—	1	1	2	2	10	—	4	1	—	8	6	18	—	4	3	—	4	5	5		
Marnheim	—	—	—	—	4	1	39	—	—	—	—	5	1	—	—	—	4	—	5	3	51	—	—	—	—	7	1	19		
Maximiliansau	2	—	96	—	6	96	38	3	20	120	—	7	109	55	10	2	221	—	4	199	14	—	46	158	—	7	178	30		
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Münster a. St.	13	—	73	—	94	93	14	12	—	74	—	98	86	21	28	4	85	1	168	134	7	12	2	15	—	390	62	13		
Mußbach	—	—	—	—	12	1	4	—	—	2	—	13	3	21	2	—	2	—	9	14	17	—	—	—	—	7	—	47		
Mutterstadt	—	—	—	1	—	—	11	—	—	2	—	6	4	14	—	—	—	—	4	—	12	—	2	7	—	13	9	16		
Neustadt	12	3	394	81	1468	309	9	36	2	446	86	2272	422	13	14	—	631	119	3442	555	8	29	—	340	51	3528	471	31		
Niedermohr	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	3	—	34	—	—	—	1	1	—	22	—	—	—	—	3	—	34		
Oggersheim	—	—	—	—	16	—	56	—	—	—	—	18	1	—	—	—	—	—	7	1	—	—	—	8	—	13	6	11		
Romstein	—	2	18	6	17	14	56	—	2	7	5	10	7	45	—	—	19	6	9	13	9	—	—	5	2	12	5	19		
Rehweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	11	—	—	—	—	2	—	13	—	—	—	—	5	1	14		
Rheingönheim	—	—	4	—	13	8	19	—	—	—	2	4	1	6	—	—	3	2	9	4	44	—	1	4	—	13	4	30		
Rockenhausen	—	28	41	2	486	98	19	—	21	95	1	223	116	56	2	25	98	—	162	117	9	—	—	35	3	165	61	48		
Rohrbach	1	—	235	—	31	140	17	2	—	200	2	33	121	12	—	—	224	17	244	117	15	—	5	194	14	202	132	42		
St. Ingbert	—	—	6	—	22	7	18	—	—	4	—	11	7	45	—	—	3	—	18	3	52	—	—	—	—	16	2	28		
Schaidt	—	—	—	2	8	1	25	—	—	7	1	2	2	45	—	—	—	2	4	—	52	—	—	2	—	10	5	5		
Schifferstadt	—	—	5	—	15	7	34	—	—	3	4	12	4	17	—	1	1	12	22	7	24	—	—	8	—	19	16	46		
Schwarzenacker	—	—	—	1	3	—	23	—	—	—	—	6	—	41	—	—	—	—	10	—	33	—	—	—	2	4	—	56		
Sembach-Reuthemsbach	—	4	23	—	8	22	35	—	—	34	4	4	22	3	—	—	32	—	12	23	3	—	—	10	1	13	9	25		
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Speyer, Bahnhof	2	2	22	—	51	33	4	—	4	38	4	36	39	18	12	—	41	—	95	59	10	6	60	243	2	68	408	12		
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Steinwenden	—	—	—	2	5	1	14	—	—	3	8	7	7	17	—	—	1	2	5	3	4	—	—	—	—	7	1	16		
Theisbergstegen	—	—	—	—	6	—	27	—	—	—	—	6	—	43	—	—	—	—	2	—	15	—	1	—	—	2	6	6		
Wachenheim-Forst	—	—	18	—	5	5	44	—	—	11	—	3	4	25	—	1	19	1	2	9	1	—	6	7	—	6	9	30		
Weidenthol	—	—	—	—	9	—	34	—	—	—	—	4	—	43	—	—	1	—	7	2	32	—	—	—	—	4	—	38		
Weißenburg	6	—	—	—	22	13	40	7	13	3	1	22	33	33	25	1	—	35	11	66	17	7	—	—	—	19	30	38		
Westheim	—	—	—	—	3	—	21	—	—	—	1	1	—	29	—	—	—	1	1	—	18	—	—	—	—	4	—	28		
Winden	4	4	—	6	7	13	23	10	2	5	6	4	27	5	—	3	15	26	8	35	51	—	9	21	2	11	40	5		
Winnweiler	—	—	21	1	15	15	52	2	4	25	6	135	32	22	5	1	33	1	19	41	16	—	—	8	—	11	11	15		
Wörth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	4	—	45		
Würzbach	—	—	—	3	28	2	23	—	—	—	1	27	2	19	—	—	2	6	36	5	13	—	—	—	6	32	4	35		
Zeiskam	—	—	16	4	21	13	46	—	1	11	2	6	10	26	—	—	11	41	53	17	50	1	—	38	—	15	26	26		
Zweibrücken	6	—	46	4	76	69	17	34	—	38	3	44	130	43	—	3	49	1	81	35	40	—	3	59	—	90	60	7		
Hessische Stationen	42	63	368	61	778	348	21	56	79	430	122	1646	722	14	45	63	573	118	2624	900	21	154	101	541	120	3238	762	31		
Summa	260	283	2006	587	12744	3183	8	393	320	2265	523	15113	4328	5	454	291	2914	648	21718	5284	59	456	428	2478	362	23295	5527	58		

Digitized by Google

Tabelle über den Viehtransport im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Stationen.	Mai.							Juni.							Juli.							August.						
	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.	
	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.
Preußische Stationen	65	51	397	34	5484	1359	23	94	51	450	42	3282	1244	34	53	66	311	29	2929	994	22	41	84	703	4	3616	1486	6
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albisheim a. Pfr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	51	—	—	—	—	1	—	41	—	—	—	1	2	1	3
Albisheim a. Eis	—	—	—	4	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	2	2	—
Alsenz	—	16	3	4	33	15	22	—	6	10	—	92	25	1	—	29	9	30	52	41	32	—	63	17	19	60	60	21
Altenbamberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	32	—	—	—	—	5	—	29
Altenglan	—	11	16	—	10	34	41	3	7	12	2	22	44	25	—	5	44	—	44	53	3	—	42	67	4	47	96	20
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baebelroth-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	1	2	—	22
Bayerfeld-Cölln	—	—	4	—	15	5	19	—	1	29	—	33	22	4	—	—	36	—	71	42	23	1	8	62	1	71	53	56
Berghausen	—	1	4	—	1	7	29	—	1	4	—	—	7	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	12
Bergzabern	—	3	—	—	2	7	43	4	2	8	—	7	32	40	—	—	—	—	4	—	46	—	—	8	—	20	10	51
Berbach	2	—	1	—	7	9	21	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	3	—	36	—	—	—	—	7	1	11
Bierbach	—	—	—	—	2	—	20	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	2	—	17	—	—	—	—	2	—	18
Bliestastel-Lauzkirchen	—	—	1	—	18	4	55	—	—	—	7	27	4	24	—	2	4	—	20	8	56	—	1	5	1	24	12	42
Bobenheim	—	—	—	—	4	—	53	—	—	—	—	4	—	40	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	2	—	59
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	2	—	—	28	—	—	—	—	4	—	36	—	—	—	—	3	—	32	—	—	—	—	3	—	32
Böhl-Iggelheim	—	1	9	24	9	16	40	—	—	8	2	11	10	33	—	1	5	3	10	7	25	—	—	4	3	8	3	55
Börrstadt	—	—	4	—	15	10	2	—	—	2	—	14	6	54	—	—	2	—	12	5	20	—	—	1	12	17	9	35
Bruchmühlbach	—	3	6	23	29	25	28	—	7	7	10	20	32	19	—	5	5	18	31	33	34	—	2	2	43	47	35	46
Deidesheim	—	1	1	—	3	7	36	—	1	6	—	12	8	33	—	2	—	—	13	7	8	—	—	2	—	4	8	48
Dielkirchen	—	—	13	—	13	11	50	—	—	31	—	9	22	25	—	—	16	—	12	10	59	1	—	36	20	7	33	43
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	2	1	4	3	6	4	—	6	1	4	22	26	—	—	5	1	9	3	45	—	—	—	—	14	1	40
Dürkheim	—	—	13	1	70	14	20	—	5	18	2	6	21	7	—	—	16	6	10	11	41	—	2	15	—	89	20	27
Ebernburg	—	—	—	—	2	—	10	—	—	—	—	3	—	46	—	8	1	—	1	22	40	—	—	—	—	2	—	20
Edenloben	—	1	35	—	4	20	8	—	—	14	—	13	13	48	2	—	8	—	4	13	51	—	2	11	1	15	11	51
Edesheim	—	—	—	—	7	1	33	—	2	9	2	6	8	10	2	—	6	3	6	9	28	—	—	—	3	3	1	4
Einöd	—	—	—	—	1	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	24	—	—	—	—	9	1	—
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	5	2	58	—	2	—	—	1	2	34	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	—	—	—	—	69	5	53	—	—	—	1	9	2	9	—	—	1	2	9	4	56	2	—	—	—	66	9	37
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	1	—	14	—	—	1	—	9	2	56
Frankenstein	—	5	—	2	4	3	30	—	—	8	—	9	5	46	—	—	—	—	4	—	51	—	—	—	—	3	4	—
Frankenthal	—	2	10	—	7	17	41	—	2	5	—	11	8	48	—	—	—	1	16	3	21	—	—	1	2	8	4	32
Freinsheim	—	—	8	—	6	5	49	3	—	7	—	3	14	13	—	—	—	—	2	—	20	—	—	3	—	8	4	27
Germersheim	1	—	31	—	8	38	53	—	1	26	—	18	24	52	—	—	12	—	19	16	10	—	—	19	—	50	19	36
Glan-Münchweiler	—	3	41	11	108	73	11	—	5	57	10	108	108	11	—	27	46	23	67	123	5	—	183	240	83	248	571	11
Godramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	4	—	26	—	—	2	—	7	4	39	—	13	3	—	3	25	23	—	13	2	6	8	24	49
Grünstadt	—	—	4	4	4	8	19	—	—	10	—	11	13	7	—	—	11	1	12	11	21	—	—	1	—	58	5	49
Harxheim-Zell	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	3	—	30	—	—	—	—	3	—	18	—	—	—	—	3	—	21
Hassel	—	—	—	—	4	—	38	—	—	—	—	7	—	36	—	—	—	—	5	—	35	—	—	—	1	3	—	41
Haßloch	18	6	32	9	11	87	27	3	3	2	2	23	33	53	6	—	18	1	25	31	38	17	—	13	11	14	41	51
Hauptstuhl	—	—	—	3	3	1	13	—	—	—	3	8	2	23	—	—	—	4	1	1	9	—	—	—	2	11	2	7
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	42
Hochspeyer	—	—	12	1	369	28	59	—	—	22	—	116	22	35	—	—	10	3	114	15	25	—	—	19	1	22	13	11
Hochstadt	—	—	—	—	4	—	38	—	—	—	—	6	—	44	—	—	—	2	2	—	40	—	—	—	—	2	—	21
Hochstätten	—	—	—	—	3	—	18	—	—	—	—	5	—	32	—	—	4	—	5	2	58	—	—	—	—	15	1	40
Homburg	1	—	16	—	49	25	31	—	—	30	—	46	23	47	2	1	5	—	21	27	10	—	—	35	—	31	20	35
Imsweiler	—	—	10	—	52	14	18	—	—	23	—	34	29	50	—	—	26	—	25	23	53	—	7	64	—	38	56	33
Kaiserslautern	12	—	25	1	99	69	10	18	—	5	10	156	63	56	18	—	9	—	140	69	17	18	2	27	—	130	91	19
Kaiserslautern-Trippstadt	—	—	—	—	6	1	48	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	3	5	20	—	—	—	—	—	5	2	21	—	—	11	—	4	5	12	—	—	—	—	—	—
Kindsbach	—	1	—	2	5	3	30	—	—	1	—	5	2	46	—	—	3	4	5	7	6	—	—	5	—	1	2	20	—	—	—	—	—	—
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	1	2	1	5	—	—	1	—	2	2	38	—	—	4	—	5	13	20	—	—	—	—	8	1	10	—	—	—	—	—	—
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	12	—	—	3	—	4	7	8	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	53	6	9	17	12	—	1	49	5	28	19	40	—	—	56	2	17	20	25	—	—	46	11	4	15	4	—	—	—	—	—	—
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	52	—	—	—	—	—	—
Kusel	—	—	—	—	8	2	6	—	—	9	—	23	25	12	—	—	10	—	17	18	15	2	2	26	30	27	70	39	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	—	—	2	1	108	14	—	—	1	—	3	2	3	34	—	—	5	—	7	4	52	—	—	—	—	37	6	56	—	—	—	—	—	—
Landau, Hauptbahnhof	37	—	57	2	311	115	42	7	—	80	2	168	64	58	19	—	54	9	554	98	56	19	—	84	10	68	105	24	—	—	—	—	—	—
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	1	7	10	18	3119	438	24	4	3	8	21	2102	272	1	4	8	11	13	1521	215	27	3	2	15	22	1431	198	41	—	—	—	—	—	—
Langenlandel	—	4	66	—	7	75	3	6	—	11	—	4	99	55	1	—	23	—	6	25	14	—	—	39	—	14	26	19	—	—	—	—	—	—
Langmeil-Münchweiler	3	—	1	—	81	10	54	1	—	7	6	15	12	49	—	4	4	15	3	17	56	—	9	16	10	11	28	22	—	—	—	—	—	—
Lingenfeld	10	2	17	7	8	19	22	13	1	5	1	10	13	30	—	2	4	—	—	7	—	26	1	5	74	13	31	28	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	42	36	110	1	234	256	24	7	14	89	—	256	134	28	1	32	241	—	384	231	8	4	79	588	—	371	475	44	—	—	—	—	—	—
Lustadt	—	—	23	1	13	22	30	—	2	27	—	17	20	18	—	3	19	1	350	45	5	—	—	4	1	797	61	31	—	—	—	—	—	—
Mailammer	—	—	12	2	3	11	48	1	—	7	—	12	12	12	—	—	12	—	52	12	43	—	—	13	1	8	13	31	—	—	—	—	—	—
Mannweiler	—	—	—	—	8	1	2	—	—	—	—	6	—	43	—	—	—	—	32	4	10	—	—	—	—	21	2	59	—	—	—	—	—	—
Marnheim	—	—	—	—	9	3	13	3	—	—	—	4	15	21	—	—	1	—	1	3	44	—	—	2	1	2	2	16	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	1	2	165	—	2	147	33	2	—	234	—	11	219	31	—	27	704	—	11	366	—	4	92	971	—	180	726	45	—	—	—	—	—	—
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	37	—	9	—	498	112	20	18	12	18	—	261	73	37	24	5	12	4	58	67	17	18	34	23	19	137	101	41	—	—	—	—	—	—
Mußbach	7	—	—	—	3	17	43	—	—	—	—	9	1	21	—	—	5	—	5	7	42	—	1	1	—	6	3	27	—	—	—	—	—	—
Mutterstadt	—	—	7	4	8	6	18	3	3	4	2	4	17	10	—	—	18	1	11	13	5	—	6	24	—	11	22	54	—	—	—	—	—	—
Neustadt	20	—	524	5	2083	514	58	22	2	637	—	1359	547	29	10	—	695	7	1073	483	8	15	—	632	—	1368	543	50	—	—	—	—	—	—
Niedermohr	—	—	—	1	—	—	14	—	—	—	—	3	—	42	—	—	—	—	2	—	28	—	—	—	3	6	1	45	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	7	—	6	3	4	—	—	—	1	5	1	17	—	—	—	—	12	1	90	—	—	—	—	22	1	34	—	—	—	—	—	—
Ramstein	—	—	2	—	12	3	59	—	—	4	—	15	4	2	—	—	5	—	8	3	35	—	10	80	6	46	66	21	—	—	—	—	—	—
Rehweiler	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	1	—	6	—	—	—	—	5	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	1	14	2	3	—	—	—	—	3	—	14	—	—	3	—	23	4	52	—	—	2	—	5	2	40	—	—	—	—	—	—
Rockenhausen	5	2	31	2	86	51	20	1	8	45	5	245	107	58	—	11	78	—	198	98	12	1	33	122	—	282	147	22	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	—	—	306	22	185	205	48	—	—	336	2	155	234	—	—	—	368	24	122	273	38	—	4	371	34	122	220	57	—	—	—	—	—	—
St. Ingbert	—	—	—	3	8	1	18	—	—	—	2	20	3	15	—	—	—	—	15	2	26	1	—	—	1	25	7	19	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	3	3	1	2	—	—	3	—	1	2	26	—	—	—	—	3	—	26	—	—	—	—	16	2	22	—	—	—	—	—	—
Schifferstadt	—	3	12	2	61	11	1	—	—	4	—	8	7	39	—	—	8	3	8	4	30	—	1	4	1	12	7	41	—	—	—	—	—	—
Schwaigenacker	—	—	—	2	4	—	44	—	—	—	—	5	—	30	—	—	—	—	5	—	39	—	—	—	—	3	—	22	—	—	—	—	—	—
Sembach-Reuhemsbach	—	—	13	—	11	15	52	—	—	3	—	9	5	27	—	—	10	—	16	10	4	—	—	16	—	12	13	14	—	—	—	—	—	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	—	1	63	3	12	55	32	3	3	45	2	12	51	47	2	6	43	—	21	41	21	5	2	79	—	69	74	47	—	—	—	—	—	—
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	5	6	3	51	—	2	2	3	7	12	41	—	—	—	—	3	—	32	—	—	4	2	15	5	40	—	—	—	—	—	—
Theisbergstegen	—	—	—	1	4	—	36	—	—	—	—	2	—	12	—	—	—	—	3	—	54	—	—	—	—	2	—	14	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	15	—	3	5	23	—	—	12	—	3	5	29	—	—	11	—	2	5	30	—	—	12	—	2	9	26	—	—	—	—	—	—
Weidenthal	—	—	—	1	4	—	54	—	—	—	—	3	—	27	—	—	—	—	3	—	55	—	—	—	—	4	—	58	—	—	—	—	—	—
Weißenburg	43	3	—	—	10	116	25	1	2	2	—	11	14	42	12	—	47	—	30	62	42	38	—	38	—	44	75	24	—	—	—	—	—	—
Westheim	—	—	—	1	3	—	32	—	—	5	—	2	4	4	—	—	5	—	4	5	33	—	—	8	—	7	11	50	—	—	—	—	—	—
Winden	—	2	10	2	8	16	7	5	—	12	3	4	23	36	1	—	3	3	17	9	54	—	—	14	10	31	25	10	—	—	—	—	—	—
Winnweiler	5	—	22	—	17	35	14	4	—	26	3	33	48	6	—	—	26	32	21	33	53	—	4	62	—	17	65	34	—	—	—	—	—	—
Wörth	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	4	—	46	—	—	—	—	3	1	9	—	—	—	—	4	—	47	—	—	—	—	—	—
Würzbach	—	—	—	4	26	4	14	—	—	—	5	26	4	25	—	—	1	6	43	10	7	—	—	—	11	26	4	49	—	—	—	—	—	—
Zeiskam	—	2	39	1	69	31	29	—	—	82	1	43	51	46	—	—	71	2	21	38	52	6	—	47	2	21	36	14	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	3	—	40	—	110	63	49	1	5	44	2	163	67	47	2	—	61	10	92	56	43	1	2	40	2	108	42	47	—	—	—	—	—	—
Hessische Stationen	93	63	758	170	2384	625	8	66	85	990	121	1309	708	17	45	164	809	52	641	467	8	69	251	1806	132	1289	1006	35	—	—	—	—	—	—
Summa	406	290	3072	398	16046	4992	40	297	240	3628	285	10541	4761	—	204	421	3976	315	9163	4426	29	292	942	6569	604	11508	7022	34	—	—	—	—	—	—

Tabelle über den Viehtransport im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Stationen.	September.							October.							November.							December.						
	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag.	
	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.
Preußische Stationen	35	82	442	58	2807	1021	—	89	79	649	16	2145	1330	43	22	56	586	174	493	1023	43	30	35	257	53	646	647	35
Albersweiler-St. Johann	33	—	28	3	10	77	10	12	—	14	—	13	27	53	9	—	55	—	18	36	52	3	—	31	—	18	25	22
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	2	2	5	4	21	—	—	1	—	1	2	34	—	—	—	—	10	2	48	—	—	1	—	—	3	11
Albsheim a. d. Eis	—	—	7	4	7	10	16	—	—	—	1	7	1	55	—	—	—	—	2	—	22	—	—	2	1	5	3	5
Alsenz	—	46	8	23	73	44	43	—	16	9	4	18	19	14	—	31	8	2	14	22	30	—	15	3	1	13	21	3
Altenbamberg	—	—	—	—	3	—	42	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—	2	—	18	—	—	—	—	3	—	16
Altenglan	—	1	9	—	28	22	47	—	—	42	—	193	75	34	—	2	—	1	62	7	43	—	—	—	2	14	3	51
Annweiler	—	—	—	6	29	7	3	—	—	—	4	43	10	8	—	—	—	1	37	10	57	—	—	—	—	50	10	32
Barbelroth	—	—	—	1	4	—	37	—	—	—	1	3	—	33	—	—	—	1	3	—	57	—	—	—	—	—	—	—
Bayerfeld-Gölln	—	1	17	—	38	12	3	—	4	19	—	20	11	17	3	—	3	—	—	4	42	2	—	—	—	9	4	4
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	37	—	—	—	—	2	—	27	—	—	—	—	2	—	24
Bergzabern	—	—	1	1	16	6	9	—	—	6	—	11	11	23	—	—	—	2	4	1	10	—	—	—	7	4	2	21
Berbach	—	—	—	—	5	—	53	—	1	8	6	15	10	22	—	—	—	—	29	6	37	—	—	3	—	12	6	38
Bierbach	—	—	—	—	5	—	50	—	—	—	2	2	—	47	—	—	—	—	2	—	23	—	—	—	2	3	1	24
Bliestastel-Lautkirchen	—	—	6	5	13	7	46	—	—	3	—	23	6	59	—	—	—	7	24	4	57	—	—	6	10	17	10	47
Bobenheim	—	—	—	—	4	—	32	—	—	—	—	3	—	29	—	—	—	—	3	—	29	—	—	—	—	8	1	12
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	3	6	1	9	—	—	—	5	1	1	12	—	—	—	—	4	—	22	—	—	—	1	8	3	13
Böhl-Iggelheim	—	—	10	20	10	21	57	—	—	5	21	7	7	49	—	—	—	12	2	2	32	—	—	10	9	5	14	20
Börrstadt	—	—	—	—	4	—	54	—	2	—	—	15	7	55	—	—	—	—	14	2	54	—	—	2	—	12	4	25
Bruchmühlbach	—	4	—	52	13	29	14	—	5	18	55	24	46	5	—	—	9	81	38	45	44	—	7	19	42	27	52	49
Deidesheim	—	—	—	1	16	3	2	—	—	—	—	13	2	27	—	—	—	—	11	9	59	—	—	—	—	6	1	3
Dielkirchen	—	—	8	—	13	7	2	—	—	13	—	9	10	9	—	—	25	1	21	14	—	—	—	11	—	13	14	9
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	26	9	10	48	—	—	5	2	12	6	14	—	2	—	—	12	4	15	—	—	—	—	6	—	39
Dürkheim	—	1	13	—	21	12	1	—	—	—	4	107	11	7	—	—	12	—	40	10	7	—	2	13	1	12	14	52
Ebernburg	—	—	—	—	3	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4
Edenloben	—	4	13	—	11	18	1	—	—	—	1	2	9	4	21	—	—	—	3	—	35	—	—	5	—	6	3	10
Edesheim	—	—	27	—	13	9	6	—	—	4	—	9	5	21	—	—	10	—	2	2	46	—	—	3	—	10	4	53
Einöd	—	—	—	—	2	—	19	—	—	—	—	5	—	33	—	—	—	2	5	1	18	—	—	—	1	3	—	26
Eisenbach-Matzenbach	—	4	2	2	4	4	1	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—	3	—	18	—	—	—	1	—	—	14
Enkenbach	1	4	—	1	15	12	52	—	—	—	4	10	2	30	—	—	5	—	12	4	45	1	3	—	5	10	15	—
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	1	9	1	2	—	—	2	—	8	3	26	—	—	—	—	2	—	8	—	—	—	1	2	—	22
Frankenstein	—	—	—	3	4	1	31	—	—	2	—	3	3	42	—	—	6	1	4	4	51	—	—	2	—	2	2	12
Frankenthal	—	—	—	4	16	2	30	—	2	7	—	16	11	14	—	2	—	—	11	3	37	—	—	8	—	20	7	8
Freinsheim	—	—	4	1	3	3	5	—	—	1	—	7	3	40	—	—	—	—	14	1	40	—	—	—	—	12	1	26
Germersheim	6	—	12	22	39	36	54	—	—	14	32	36	26	7	—	—	10	—	38	16	3	1	—	62	1	62	70	11
Glan-Münchweiler	—	25	113	6	59	138	26	5	29	176	19	54	205	11	—	35	137	348	170	355	13	—	16	89	11	42	88	58
Godramstein	—	—	—	—	3	—	26	—	—	—	—	5	—	30	—	—	—	—	3	—	24	—	—	—	—	5	—	31
Göllheim-Dreisen	—	—	1	—	6	4	40	—	—	—	—	3	—	22	—	—	—	—	8	1	8	—	—	—	1	4	—	48
Grünstadt	—	—	—	6	3	2	26	—	—	3	—	20	14	53	—	—	1	—	58	12	59	—	—	1	2	7	4	6
Haezheim-Zell	—	—	—	—	1	—	13	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—	4	—	27	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	1	—	14	—	—	—	—	8	1	8	—	—	—	—	4	—	30	—	—	—	—	2	—	34
Haßloch	20	—	4	18	19	35	55	4	—	6	51	32	27	15	5	—	8	14	18	27	15	1	—	6	3	24	16	48
Hauptstuhl	—	—	—	11	7	3	42	—	—	—	16	4	4	30	—	—	—	4	7	1	46	—	—	—	1	5	1	14
Heiligenstein	—	—	—	1	2	—	32	—	—	—	1	10	1	50	—	—	—	3	5	2	8	—	—	—	—	1	—	25
Hochspeyer	—	3	18	—	15	16	52	—	—	12	3	187	25	23	—	—	15	—	158	18	1	—	—	12	7	23	16	46
Hochstadt	—	—	—	—	8	1	26	—	—	—	3	3	—	58	—	—	—	—	6	—	44	—	—	—	1	7	1	18
Hochstätten	—	—	—	2	12	1	24	—	—	7	1	9	3	34	—	—	—	3	3	1	8	—	—	—	3	8	2	10
Homburg	6	—	34	—	50	51	25	1	—	21	1	61	29	31	—	—	10	—	39	10	7	—	1	14	4	31	29	13
Imsweiler	—	—	21	57	41	39	13	—	3	24	53	27	31	40	—	—	26	1	21	19	41	—	—	7	5	29	16	35
Kaiserslautern	5	—	15	6	94	41	40	20	—	14	150	109	85	40	10	—	—	—	91	33	11	2	—	10	15	147	35	5
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	1	—	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

| | | |

Tabelle über den Viehtransport im Jahre 1874.

(Schluß.)

Stationen.	Summa. Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber ꝛc.	Geld-Betrag. fl.	kr.
	Stückzahl.						
Preußische Stationen	976	686	4489	494	44301	13295	58
Albersweiler-St. Johann	57	—	128	3	59	167	17
Albisheim a. Pfr.	—	—	4	4	84	18	8
Albsheim a. Eis	—	2	20	14	42	40	4
Alsenz	1	290	105	84	447	351	21
Altenbamberg	—	—	—	—	23	2	48
Altenglan	3	96	238	13	515	443	43
Annweiler	—	2	—	11	159	38	40
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	6	17	3	28
Bayerfeld-Cölln	6	22	201	3	280	178	57
Berghausen	—	2	8	—	20	17	50
Bergzabern	4	22	31	13	86	103	24
Berbach	2	2	26	6	106	62	4
Bierbach	—	—	—	4	26	5	25
Bliestastel-Lautzkirchen	—	7	25	40	245	77	43
Bobenheim	—	—	1	—	45	9	—
Bockenheim-Kindenheim	—	2	6	17	44	26	41
Böhl-Iggelheim	—	2	76	115	150	120	25
Börrstadt	—	7	19	13	207	90	8
Bruchmühlbach	15	53	119	445	362	507	54
Deidesheim	—	4	24	4	106	63	41
Dielkirchen	1	—	198	28	122	163	1
Dreihof (Essingen-Offenbach)	4	10	63	53	106	106	56
Dürkheim	—	13	170	39	557	166	57
Ebernburg	10	10	13	—	47	72	35
Edenkoben	5	14	126	4	98	128	52
Edesheim	12	2	81	13	79	67	57
Einöd	—	—	—	3	34	5	11
Eisenbach-Matzenbach	—	6	2	3	27	12	39
Enkenbach	7	8	10	19	796	98	54
Erpolzheim-Ungstein	—	—	4	2	43	10	12
Frankenstein	—	3	43	9	176	41	57
Frankenthal	—	18	48	7	182	91	54
Freinsheim	3	4	39	11	72	58	27
Germersheim	13	7	285	70	429	376	2
Glan-Münchweiler	5	378	1029	572	1055	2003	42
Godramstein	—	—	—	—	16	1	51
Göllheim-Dreisen	—	35	17	16	60	98	27
Grünstadt	—	—	35	15	199	85	41
Harxheim-Zell	—	—	—	—	17	2	19
Hassel	—	—	4	1	62	22	25
Hasloch	137	15	167	148	299	532	54
Hauptstuhl	—	—	—	67	71	26	54
Heiligenstein	—	—	—	5	34	8	3
Hochspeyer	—	15	217	20	2085	267	54
Hochstadt	—	—	—	7	52	8	41
Hochstätten	—	—	21	12	113	23	38
Homburg	11	5	371	40	561	424	18
Imsweiler	—	18	227	116	345	274	29
Kaiserslautern	229	5	199	327	1826	939	23
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	15	2	42

Recapitulation.	Stückzahl.	fl.	kr.
Uebertrag		57031	11
Es wurden demnach befördert:			
Pferde	3527		
Ochsen	4929		
Kühe	43481		
Schweine	6821		
Kleinvieh	138116		
Hunde	8595		
Total	205469	57031	11

Kapsweyer	—	5	40	—	24	25	40
Kindsbach	—	1	30	7	56	36	41
Kirchheim a. d. Eck	—	—	17	3	70	34	45
Kirchheimbolanden	—	—	4	4	15	14	36
Knöringen	—	4	555	81	109	211	2
Königsbach	—	—	—	2	4	1	30
Kusel	4	52	450	61	250	601	4
Lambrecht	—	2	7	18	377	60	10
Landau, Hauptbahnhof	197	11	554	54	2662	873	8
Landau, Westbahnhof	—	—	—	1	51	4	59
Landstuhl	53	69	236	349	29527	3879	34
Langenkandel	8	4	351	22	113	357	9
Langweil-Münchweiler	11	70	113	61	1098	317	53
Lingenfeld	50	30	107	211	143	189	45
Ludwigshafen	128	402	2065	53	3737	2193	55
Lustadt	—	12	173	18	2215	321	57
Maikammer	6	9	135	38	161	197	20
Mannweiler	—	10	6	7	118	37	38
Marnheim	3	—	9	4	56	38	19
Maximiliansau	51	206	4157	17	265	3246	49
Morschheim	—	—	—	—	3	—	42
Münster a. St.	181	85	400	24	3153	1017	3
Mußbach	9	1	10	—	77	51	26
Mutterstadt	4	20	91	12	79	120	5
Neustadt	178	7	6613	379	19576	5507	10
Niedermohr	—	—	—	30	56	7	45
Oggersheim	—	1	16	11	165	27	30
Ramstein	—	55	327	37	224	246	38
Rehweiler	—	—	—	1	28	4	47
Rheingönheim	—	1	17	9	158	37	20
Rockenhausen	15	149	729	24	2203	1010	59
Rohrbach	9	14	3396	248	1250	2116	45
St. Ingbert	1	—	14	8	226	53	27
Schaidt	—	—	48	11	104	47	17
Schifferstadt	—	6	103	59	236	123	38
Schwarzenacker	—	—	—	12	62	9	34
Sembach-Neuhemsbach	—	6	181	26	150	176	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	38	4	31
Speyer, Bahnhof	30	92	644	48	459	881	35
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	4	29	69	101	104	16
Theisbergstegen	—	1	—	1	52	13	9
Wachenheim-Forst	—	7	128	1	40	88	48
Weidenthal	—	—	1	5	47	13	37
Weißenburg	156	49	93	98	314	565	42
Westheim	—	—	29	8	47	35	17
Winden	24	25	92	151	186	289	34
Winnweiler	32	11	282	53	432	391	12
Wörth	—	—	—	—	40	8	25
Würzbach	—	—	5	48	338	54	57
Zeiskam	7	3	529	187	312	372	22
Zweibrücken	64	19	516	126	1187	795	39
Hessische Stationen	805	1721	11290	1228	17417	8465	33
Summa	3527	4929	43481	6821	146711	57081	11

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

Von	Nach Preuß. Stationen.				Nach Albersweiler-St. Johann.				Nach Albisheim a. Pfr.				Nach Albsheim a. Eis.				Nach Alsenz.				Nach Altenbamberg.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	912	745	348	12	191	77	20	3
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	19	13	35	31	—	2	2	54
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsenz	1028	1685	849	5	—	—	—	—	20	27	58	7	—	—	—	—	—	—	—	—	369	467	190	36
Altenbamberg	533	308	98	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	549	709	283	24	—	—	—	—
Altenglan	395	276	916	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	12	19	3	—	5	48
Annweiler	4	1	9	51	1746	1294	454	44	—	—	—	—	1	—	1	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Barbelroth	—	—	—	—	1	1	1	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	24
Bayerfeld-Cölln	227	326	240	45	—	—	—	—	2	1	2	42	—	—	—	—	641	412	167	15	20	23	14	48
Berghausen	—	—	—	—	1	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergzabern	—	—	—	—	12	16	27	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	9	—	—	—	—
Bergbach	37130	20205	2459	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	48	3	—	5	35
Biebach	126	68	73	16	1	—	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	4	21
Blieskastel-Lautzkirchen	3042	349	909	21	—	—	—	—	1	—	1	33	1	—	2	17	1	—	1	45	—	—	—	—
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	363	162	53	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	1	18	15	1	—	1	28	—	—	—	—
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	156	263	162	32	—	—	—	—	21	37	49	34	—	—	—	—
Bruchmühlbach	8583	2526	4022	5	—	—	—	—	1	—	1	24	—	—	—	—	7	6	26	9	3	—	4	54
Deidesheim	12	7	45	50	—	—	—	—	—	—	—	—	24	4	19	30	2	—	4	20	—	1	2	17
Dellkirchen	141	233	198	12	—	—	—	—	12	31	54	35	—	—	—	—	311	397	190	50	20	26	19	58
Deichhof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	1	3	1	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	82	81	380	20	14	4	18	22	—	—	—	—	159	220	195	59	9	2	20	58	2	—	3	24
Ebernburg	219	37	22	24	—	—	—	—	2	6	11	30	—	—	—	—	684	653	370	19	638	277	96	50
Edenkoben	98	56	307	—	51	41	55	3	—	—	—	—	6	3	8	57	8	5	25	31	—	—	—	—
Edesheim	9	7	37	21	40	22	29	48	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	46	—	—	—	—
Einöd	94	54	59	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	42	—	—	—	—
Eisenbach-Matzenbach	23	31	92	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	12	7	—	—	—	—
Enkenbach	76	31	151	42	7	1	9	47	19	15	23	17	—	—	—	—	45	28	59	25	3	—	2	23
Expolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	55	27	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	212	124	401	30	2	2	5	12	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	28	5	5	11	48
Frankenthal	117	118	579	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4	65	49	—	—	—	—
Freinsheim	—	—	—	—	2	—	2	4	—	—	—	—	85	135	76	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Germersheim	78	45	170	15	23	17	33	5	—	—	—	—	7	2	14	16	18	—	19	27	8	—	7	44
Glan-Münchweiler	787	393	1165	—	—	—	—	—	3	—	4	30	1	—	2	39	5	1	9	53	—	—	—	—
Godramstein	—	—	—	—	259	110	49	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	6	6	21	9	—	—	—	—	395	473	232	31	—	—	—	—	78	32	96	27	2	4	6	55
Grünstadt	3	6	28	54	1	1	4	46	—	—	—	—	3710	541	847	54	—	—	—	—	—	—	—	—
Harxheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	467	247	76	30	—	—	—	—	19	4	24	41	3	—	3	14
Hassel	2	1	1	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	26	71	220	33	7	8	16	4	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	10	12	—	—	—	—
Hauptstuhl	2439	697	1212	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	5	—	—	—	—
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	59
Hochspeyer	311	129	480	20	3	14	25	19	20	1	14	44	—	—	—	—	332	43	370	47	47	4	45	28
Hochstadt	—	—	—	—	3	4	3	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstätten	119	208	59	14	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	975	950	274	19	280	121	39	8
Homburg	19506	9717	4795	15	—	—	—	—	3	—	4	41	1	—	1	51	19	8	53	40	—	—	—	—
Imsweiler	—	—	—	—	2	—	2	56	18	45	47	6	—	—	—	—	94	107	87	49	24	22	28	29
Kaiserslautern	9118	4100	8796	57	26	8	48	20	115	45	166	20	26	3	37	42	708	293	1127	50	30	21	79	16
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	5	5	9	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kapsweyer	—	—	—	—	1	—	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	12
Kindsbach	1637	88	691	5	—	—	—	—	2	—	2	18	1	—	1	35	1	—	1	14	—	—	—	—	—
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	2	—	2	18	—	—	—	—	203	233	76	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheimbolanden	3	2	9	53	—	—	—	—	180	82	78	17	—	—	—	—	43	34	86	29	20	6	31	5
Knöringen	—	—	—	—	8	18	11	50	—	—	—	—	—	1	1	24	7	3	19	36	1	1	5	28
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	5	15	1	3	1	5	56	—	—	—	—
Kusel	224	250	512	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	33	48	5	—	9	13
Lambrecht	75	129	385	12	2	6	8	10	—	—	—	—	3	1	5	7	22	16	63	50	—	—	—	—
Landau, Hauptbahnhof	358	275	1166	51	299	181	139	20	—	—	—	—	30	8	43	30	92	6	194	15	7	—	13	1
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	1222	749	615	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	8137	2848	3718	27	—	—	—	—	22	1	32	3	1	—	1	27	35	9	66	49	3	2	8	17
Langenlandel	10	3	39	15	8	—	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	58	—	—	—	—
Langmeil-Münchweiler	91	183	281	—	—	—	—	—	212	114	154	5	—	—	—	—	169	105	180	33	39	14	40	10
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	1599	901	7035	13	76	35	157	29	—	—	—	—	—	—	—	—	53	12	154	51	12	6	41	21
Lustadt	7	22	85	45	9	3	7	4	—	—	—	—	1	—	1	17	2	—	3	42	—	—	—	—
Maikammer	—	—	—	—	10	3	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	8	46	2	—	3	49
Mannweiler	32	109	57	10	—	—	—	—	4	5	10	6	—	—	—	—	596	164	78	30	46	70	37	42
Marnheim	—	—	—	—	—	—	—	—	770	409	181	58	—	—	—	—	146	90	233	4	15	11	31	18
Maximiliansau	28	27	161	38	3	3	7	18	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	8	—	—	—	—
Mechtheim	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	2	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9	24	39	—	—	—	—	1496	733	534	33	909	347	153	45
Mußbach	5	10	32	40	1	3	6	39	—	—	—	—	1	1	1	56	2	1	5	54	—	—	—	—
Mutterstadt	11	5	36	21	2	2	5	54	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	38	—	—	—	—
Neustadt	2805	1514	8752	33	68	61	104	28	—	—	—	—	104	47	121	31	165	29	355	—	17	—	23	15
Niedermohr	4	75	91	49	5	—	12	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	1	—	1	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramstein	1349	42	550	18	1	—	1	40	1	—	1	19	—	—	—	—	2	—	2	46	—	—	—	—
Rehweiler	9	26	44	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	16	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	4	6	32	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	18	6	—	—	—	—
Rockenhausen	616	280	519	55	—	—	—	—	44	43	71	56	—	—	—	—	604	750	514	53	25	60	49	39
Rohrbach	15	3	42	33	36	24	28	24	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	10	35	2	—	3	24
St. Ingbert	96	18	71	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	3	80	18	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	—	1	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schifferstadt	85	13	80	9	3	1	4	12	—	—	—	—	1	—	—	54	1	—	1	24	—	—	—	—
Schwarzenacker	169	59	63	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	41
Sembach-Neuhemsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	6	33	—	—	—	—	30	9	26	2	4	4	7	19
Siebeldingen-Birlweiler	—	—	—	—	406	38	31	28	—	—	—	—	1	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	302	237	2145	30	69	30	101	40	—	—	—	—	2	4	9	34	67	14	195	49	11	—	20	6
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	410	97	256	5	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	21	2	—	3	33	2	—	3	14
Theisbergstegen	17	51	92	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	3	12	22	42	3	1	4	9	—	—	—	—	13	23	21	12	—	2	5	37	—	—	—	—
Weidenthal	22	23	68	17	1	7	10	6	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	10	48	—	—	—	—
Weißenburg	70	16	250	24	26	7	28	2	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	23	32	—	—	—	—
Westheim	—	—	—	—	2	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	—	5	11	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	29	12	—	—	—	—
Winnweiler	197	237	503	20	3	—	4	9	49	78	77	22	—	—	—	—	253	250	308	14	30	26	41	39
Wörth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Würzbach	396	58	139	12	—	—	—	—	4	—	7	33	—	—	—	—	4	—	8	—	—	—	—	—
Zeiskam	10	8	46	55	16	12	16	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	52
Zweibrücken	3957	3896	5030	21	1	2	7	34	20	—	30	50	13	—	24	45	82	5	187	6	1	—	2	5
Hessischen Stationen	189	134	1662	55	—	—	—	—	982	1247	262	28	718	518	156	6	80	58	156	50	—	—	—	—
Summa	107796	33558	63452	32	4476	2753	2152	51	3543	3150	1803	9	5533	1988	1297	26	9589	6795	7402	8	2812	1579	1139	51

Ueberſicht der Perſonen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsſtationen im Jahre 1874.

(Fortſetzung.)

Von	Nach Altenglan.				Nach Annweiler.				Nach Barbelroth-Oberhauſen.				Nach Bayerfeld-Cölln.				Nach Berghauſen.				Nach Bergzabern.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußiſchen Stationen	285	232	612	24	1	5	23	34	—	—	—	—	250	302	189	21	—	—	—	—	—	—	—	—
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	1342	1866	516	26	1	—	—	35	1	—	1	42	—	—	—	—	11	28	39	33
Albisheim a. d. Pfrimm	1	—	1	42	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alſenz	8	—	14	16	7	—	14	7	—	—	—	—	692	403	174	34	—	—	—	—	4	2	14	20
Altenbamberg	3	1	8	42	—	—	—	—	—	—	—	—	58	57	39	45	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	42	—	—	—	—	—	—	—	—
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	42	83	4
Barbelroth-Oberhauſen	2	—	4	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1176	1847	545	14
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	1	—	1	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	56
Berghauſen	—	—	—	—	1	1	2	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	7	—
Bergzabern	—	—	—	—	51	74	136	56	1877	828	416	14	—	—	—	—	1	—	57	—	—	—	—	—
Bexbach	13	1	15	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	39
Bierbach	1	2	4	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blieslaſtel-Lautzkirchen	7	—	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	65	3
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	5	21
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	—	—	—	—	2	—	1	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	36	5	6	15	17
Börrſtadt	—	—	—	—	1	—	1	31	—	—	—	—	5	5	6	45	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	15	6	17	46	—	—	—	—	1	—	1	54	2	—	2	38	—	—	—	—	—	—	—	—
Deidesheim	—	1	2	15	13	8	22	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	16	28
Dielkirchen	3	—	5	28	22	—	38	8	—	—	—	—	164	44	19	51	—	—	—	—	1	—	1	52
Dreihof (Eſſingen-Offenbach)	—	—	—	—	14	12	15	40	2	2	2	20	—	—	—	—	—	1	—	48	3	3	5	52
Dürkheim	7	5	28	33	38	19	77	10	1	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	27	26	86	14
Ebernburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	102	68	37	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenloben	1	—	2	33	59	103	129	6	10	14	17	22	—	—	—	—	—	—	—	—	126	123	240	37
Edetheim	2	1	7	3	40	62	75	48	1	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	24	49	62	38
Einöd	1	2	4	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eiſenbach-Matzenbach	283	40	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	3	—	3	15	10	1	14	31	3	—	3	51	5	18	18	28	4	1	6	1	—	—	—	—
Erpolzheim-Ungſtein	—	—	—	—	2	—	3	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	14	27
Frankenſtein	20	7	34	8	8	6	17	54	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	6	2
Frankenthal	2	1	7	12	17	4	41	53	—	—	—	—	1	—	1	56	6	8	15	19	46	15	138	37
Freinsheim	1	2	8	41	2	5	10	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	9	43	23
Germersheim	5	—	5	5	74	57	121	9	6	2	5	9	3	—	2	36	349	369	184	—	85	52	155	52
Glan-Münchweiler	558	260	215	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	8	10
Godramſtein	—	—	—	—	178	313	155	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	5	15	40
Göllheim-Dreiſen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	9	28	—	—	—	—	1	—	1	36
Grünſtadt	—	—	—	—	8	1	18	15	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	26	10	60	22
Harxheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haſſel	9	1	13	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hasloch	—	—	—	—	4	3	7	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3	10	8	23	18
Hauptſtuhl	13	1	9	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heiligenſtein	—	—	—	—	—	1	1	23	1	—	—	56	—	—	—	—	36	2	2	20	2	—	2	6
Hochſpeyer	4	3	8	27	11	3	17	51	1	1	3	1	32	5	26	31	1	—	1	—	13	4	24	18
Hochſtadt	—	—	—	—	4	13	10	58	—	1	—	46	—	—	—	—	1	—	—	30	9	14	20	31
Hochſtätten	1	—	1	42	—	—	—	—	—	—	—	—	179	153	88	21	—	—	—	—	2	—	3	48
Homburg	49	10	55	54	6	1	18	27	—	—	—	—	2	3	11	50	—	—	—	—	4	—	8	48
Imsweiler	—	1	2	12	1	—	1	35	1	—	1	37	51	34	25	32	—	—	—	—	1	—	1	44
Kaiſerslautern	257	147	416	55	34	27	125	13	2	—	2	30	60	31	171	3	5	—	8	19	112	60	318	15
Kapellen-Drahtweiler	—	—	—	—	5	—	4	5	167	79	94	49	—	—	—	—	—	—	—	—	717	84	65	10

Kindsbach	5	3	5	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheim a. d. Eck	1	—	1	59	4	—	6	16	1	—	1	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9	23	54	—	—
Kirchheimbolanden	2	—	3	24	2	—	3	28	—	—	—	—	1	2	3	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	7	—	13	13	10	24	19	40	6	4	5	36	—	—	—	—	—	—	—	—	30	48	58	32	—	—	—	—
Königsbach	—	—	—	—	1	1	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	14	1	—	—	—	56	—	—
Kusel	6081	1522	948	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	7	59	—	—	—	—
Lambrecht	4	—	5	6	16	19	45	24	2	1	2	53	1	—	1	21	1	—	—	46	10	24	48	55	—	—	—	—
Landau, Hauptbahnhof	12	—	15	19	956	507	811	43	122	121	126	32	10	—	15	13	79	20	69	14	1418	1497	2000	48	—	—	—	—
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	1248	2222	1214	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4	8	26	—	—	—	—
Landstuhl	969	229	649	36	5	3	15	47	—	—	—	—	3	1	5	19	1	—	1	37	9	—	18	40	—	—	—	—
Langenkandel	—	—	—	—	25	26	53	39	25	37	21	40	—	—	—	—	3	—	2	50	415	381	402	25	—	—	—	—
Langweit-Münchweiler	—	—	—	—	1	—	1	24	—	—	—	—	23	8	14	3	—	—	—	—	2	—	3	10	—	—	—	—
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	210	73	51	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	45	2	102	—	90	57	163	47	8	—	10	18	4	—	7	37	100	81	123	30	150	62	392	30	—	—	—	—
Lustadt	—	—	—	—	2	9	9	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	43	12	16	27	14	—	—	—	—
Maikammer	—	—	—	—	27	44	64	55	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8	10	44	35	39	54	21	—	—	—	—
Mannweiler	8	—	4	9	—	—	—	—	—	—	—	—	100	6	7	4	—	—	—	—	—	2	5	54	—	—	—	—
Marnheim	2	—	3	10	1	—	1	42	—	—	—	—	9	2	8	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	—	—	—	—	8	3	11	47	—	3	2	3	—	—	—	—	1	—	1	12	255	99	167	30	—	—	—	—
Moeschheim	1	—	1	47	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	2	—	3	58	—	—	—	—	—	—	—	—	454	148	210	38	—	—	—	—	5	—	11	15	—	—	—	—
Mußbach	—	—	—	—	3	1	3	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	9	3	8	18	46	—	—	—	—
Mutterstadt	3	—	5	42	8	—	7	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	10	4	2	8	45	—	—	—	—
Neustadt	51	8	108	29	159	265	437	48	15	7	21	36	11	2	15	32	7	18	22	8	494	354	930	54	—	—	—	—
Niedermohr	133	70	58	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	6	4	18	54	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	12	27	3	2	9	33	—	—	—	—
Ramstein	105	33	63	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rehweiler	477	184	172	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	1	1	45	—	—	—	—	—	—	—	—	12	31	26	12	10	3	18	17	—	—	—	—
Rockenhausen	—	1	2	20	5	—	8	10	—	—	—	—	353	144	99	32	1	1	3	57	3	2	11	43	—	—	—	—
Rohrbach	1	—	1	59	59	22	46	30	107	138	68	49	—	—	—	—	—	1	1	12	494	584	406	57	—	—	—	—
St. Ingbert	1	2	7	58	2	—	5	6	—	—	—	—	6	—	12	30	7	—	17	29	2	2	12	32	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	6	5	10	25	17	5	6	35	—	—	—	—	2	—	2	—	212	144	150	50	—	—	—	—
Schifferstadt	—	—	—	—	2	2	5	10	—	1	1	38	—	—	—	—	17	40	22	33	4	2	8	26	—	—	—	—
Schwarzenacker	1	—	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	8	24	—	—	—	—
Sembach-Reuhemsbach	—	—	—	—	1	2	5	17	—	—	—	—	1	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	539	695	231	17	—	1	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	18	7	17	33	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	31	1	66	51	110	61	229	96	3	1	4	86	1	—	1	90	1751	509	263	41	133	72	395	30	—	—	—	—
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	226	79	117	20	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Theisbergstegen	—	—	—	—	—	1	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	3	1	10	56	14	5	20	31	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	46	22	8	39	51	—	—	—	—
Weidenthal	13	—	15	18	6	5	13	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	7	15	—	—	—	—
Weißenburg	5	1	15	24	83	35	130	33	82	42	60	20	—	—	—	—	—	—	—	—	942	302	754	40	—	—	—	—
Westheim	—	—	—	—	9	18	23	15	1	2	2	48	—	—	—	—	—	—	—	—	19	13	32	16	—	—	—	—
Winden	1	—	2	6	34	10	30	8	445	168	77	42	—	—	—	—	—	—	—	—	2032	2140	1178	22	—	—	—	—
Winnweiler	6	2	13	58	31	4	55	5	—	—	—	—	29	44	33	34	—	1	2	6	—	1	2	26	—	—	—	—
Wörth	—	—	—	—	16	13	29	8	2	3	2	25	—	—	—	—	—	—	—	—	118	116	149	34	—	—	—	—
Würzbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	9	12	—	—	—	—
Zeiskam	—	—	—	—	55	46	71	26	4	2	3	30	—	—	—	—	1	6	4	33	27	21	43	33	—	—	—	—
Zweibrücken	120	20	174	46	21	—	42	18	1	—	1	3	13	—	13	37	—	—	—	—	46	9	119	31	—	—	—	—
Hessischen Stationen	—	5	16	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	9860	2887	4184	1	5520	6616	5280	32	2915	1464	976	46	2569	1520	1312	57	2575	1335	897	51	9533	8427	9723	55				

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Bexbach.				Nach Bierbach.				Nach Blieskastel-Lautzkirchen.				Nach Bobenheim.				Nach Bockenheim-Kindenheim.				Nach Böhl-Iggelheim.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	14006	5491	945	17	42	4	30	52	1340	327	1012	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	38	—	1	1	17
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	7	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	17	—	—	—	—	352	214	58	36	11	1	11	28
Alsenz	1	—	1	51	—	—	—	—	5	2	16	36	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	8	9
Altenbamberg	4	—	7	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	—	2	3	10	2	—	2	5	8	8	22	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	24
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6	6	26
Bergzabern	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2	31	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	4	16
Bexbach	—	—	—	—	9	2	4	13	117	98	106	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bierbach	5	26	31	39	—	—	—	—	1660	472	189	27	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	28
Blieskastel-Lautzkirchen	124	89	104	59	1492	220	145	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	52
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	22	29	15
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	—	3	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	9	11	17	48	—	1	1	21	—	—	—	—
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	5	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	409	225	279	13	11	3	6	23	98	74	96	45	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	12	4
Deidesheim	4	—	6	39	—	—	—	—	2	—	4	34	1	2	5	53	19	23	32	46	17	14	18	21
Dielkirchen	6	—	10	12	—	—	—	—	5	1	13	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	1	1	7	10	—	1	2	48	15	10	76	13	—	—	—	—	70	119	127	8	47	42	68	5
Ebernburg	1	—	2	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	—	—	—	—	—	—	—	—	27	11	82	32	—	—	—	—	—	—	—	—	27	79	66	56
Edesheim	2	—	3	30	—	—	—	—	2	—	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—	20	15	21	6
Einöd	17	22	16	45	25	2	4	1	111	51	36	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenbach-Matzenbach	—	3	5	11	—	—	—	—	5	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	41
Enkenbach	10	11	14	13	—	—	—	—	11	11	35	23	—	—	—	—	—	—	—	—	15	2	14	11
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	30	21	20	—	—	—	—
Frankenstein	7	—	8	10	—	—	—	—	27	6	49	14	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	54
Frankenthal	2	—	4	25	—	—	—	—	8	2	28	5	2474	2362	841	30	—	—	—	—	95	121	160	13
Freinsheim	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	12	16	—	—	—	—	88	237	134	10	3	9	11	33
Germersheim	9	—	12	36	—	—	—	—	28	—	57	49	2	—	1	31	—	—	—	—	47	29	50	25
Glan-Münchweiler	13	11	26	14	—	—	—	—	20	3	23	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Godramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	20	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grünstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	13	5	—	—	—	—	2486	1823	718	44	2	3	6	9
Harxheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	27	41	20	2	496	1092	371	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hasloch	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	7	50	2	11	13	59	1	1	2	11	430	200	73	32
Hauptstuhl	263	69	163	47	—	—	—	—	91	57	92	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	21	—	—	—	—	—	—	—	—	19	14	17	55
Hochspeyer	19	4	26	44	—	2	3	20	20	3	28	39	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4	9	29
Hochstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	15	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homburg	3596	1808	984	10	137	191	90	56	1428	1336	939	21	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	11	59
Imsweiler	4	—	6	4	—	2	4	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	906	148	459	6	4	9	15	40	307	217	682	48	14	5	35	31	12	10	42	58	51	47	115	43
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	6	—	—	—	—	—

Kapsweyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kindsbach	35	36	55	59	—	—	—	—	3	1	4	41	1	—	2	52	—	—	—	—	2	1	3	48	—	—
Kirchheim a. d. Ed	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	13	—	—	—	—	—	274	455	211	8	5	4	8	32	—	—
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	14	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	5	49	—	—	—	—	1	2	4	—	8	2	7	4	—	—
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	15	—	—	—	—	2	4	5	48	4	2	2	42	—	—
Kusel	25	5	37	14	2	—	2	13	32	24	93	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	2	—	3	36	—	—	—	—	9	9	37	41	—	—	—	—	1	3	4	26	82	143	118	56	—	—
Landau, Hauptbahnhof	8	2	17	18	—	—	—	—	53	7	134	53	8	1	8	26	27	13	49	50	79	28	66	34	—	—
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	349	204	383	4	—	—	—	—	216	145	289	35	5	1	12	10	—	—	—	—	5	1	8	4	—	—
Langenkandel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	7	21	—	—	—	—	6	3	11	39	—	—
Langmeil-Münchweiler	1	1	3	28	—	—	—	—	—	1	2	10	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	31	—	—
Lingenfeld	—	1	3	23	—	2	8	18	1	—	3	12	1	2	3	40	—	—	—	—	24	22	29	53	—	—
Ludwigshafen	23	3	58	39	1	—	2	10	96	12	236	34	455	578	473	40	—	—	—	—	1580	1893	1532	10	—	—
Lustadt	2	—	4	20	—	2	6	15	1	1	5	38	1	—	1	12	—	—	—	—	2	2	4	19	—	—
Maikammer	6	1	12	15	—	—	—	—	31	—	53	51	—	2	2	6	—	—	—	—	19	33	27	19	—	—
Mannweiler	1	—	1	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marnheim	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	2	—	3	34	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	52	—	—	—	—	8	—	10	10	—	—
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	19	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mußbach	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	23	48	2	—	2	—	4	1	4	48	21	28	23	31	—	—
Mutterstadt	3	2	10	59	4	—	7	12	—	—	—	—	4	12	11	14	—	—	—	—	414	384	191	1	—	—
Neustadt	65	18	152	35	—	—	—	—	266	60	697	50	14	11	30	6	106	31	121	45	786	867	566	19	—	—
Niedermohe	—	5	5	15	—	—	—	—	9	—	7	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	4	—	8	48	—	—	—	—	3	1	11	21	138	207	118	44	—	—	—	—	36	90	75	54	—	—
Ramstein	9	7	13	27	—	—	—	—	11	3	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—
Rehweiler	4	1	5	51	—	—	—	—	24	7	32	28	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	24	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	14	42	2	19	16	8	—	—	—	—	174	268	158	27	—	—
Rockenhausen	8	—	12	32	—	—	—	—	16	1	33	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	2	—	3	54	—	—	—	—	5	—	10	18	—	—	—	—	1	—	1	56	21	21	42	23	—	—
St. Ingbert	40	18	44	48	2161	227	475	39	19039	3942	3807	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3	32	5	5	6	7	59	1	—	1	5	890	502	186	84	—	—
Schwarzenacker	52	19	23	23	169	36	22	13	626	641	219	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sembach-Neuhemsbach	2	—	2	56	—	—	—	—	1	—	1	23	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3	19	—	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	1	—	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	14	—	—
Speyer, Bahnhof	11	1	29	10	2	—	1	54	70	20	239	12	53	25	78	40	12	10	36	21	734	635	436	11	—	—
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	1	4	5	52	—	—	—	—	8	1	7	34	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	46	—	—
Theisbergstegen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	27	48	—	—	—	—	5	15	15	6	19	2	10	32	—	—
Weidenthal	2	1	4	17	—	—	—	—	1	2	6	8	—	1	2	30	2	3	6	54	4	1	3	3	—	—
Weißenbueg	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	7	16	—	—	—	—	1	—	1	30	9	9	26	9	—	—
Westheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	36	—	—
Winden	1	—	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	6	2	—	2	24	8	10	21	36	—	—
Winnweiler	—	2	4	12	—	—	—	—	2	3	10	51	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	30	—	—
Wörth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Würzbach	36	21	34	38	135	109	53	37	1213	1047	389	45	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	57	—	—
Zeiskam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	516	366	420	40	232	112	87	22	3688	2077	1744	52	1	—	1	8	3	—	9	31	11	—	11	14	—	—
Hessischen Stationen	—	—	—	—	—	—	—	—	8	24	163	6	2168	1387	208	13	1718	1040	162	23	17	12	24	25	—	—
Summa	20019	8631	4509	57	4456	965	997	53	25374	11832	12529	20	5367	4645	1910	10	5211	4035	1781	47	5823	5538	4371	38		

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Börrstadt.				Nach Bruchmühlbach.				Nach Deidesheim.				Nach Dielkirchen.				Nach Dreihof (Essingen-Offenbach).				Nach Dürkheim.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	7625	3034	3247	15	6	4	25	30	102	42	57	44	—	—	—	—	99	49	402	27
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	6	33	1	—	1	38	—	4	2	32	6	3	11	20
Albisheim o. d. Pfrimm	215	317	143	54	—	—	—	—	—	—	—	—	21	13	34	40	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	16	42	54	12	—	—	—	—	—	—	—	—	141	399	318	20
Alsenz	24	42	41	48	9	—	13	12	5	—	9	16	362	301	164	5	—	—	—	—	11	1	28	4
Altenbamberg	2	2	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	48	38	34	46	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	1	—	1	18	9	11	17	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	8	50	53
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	17	5	22	2	5	—	8	40	3	1	2	2	48	15	79	59
Borbetroth-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	17	2	1	4	51
Bayerfeld-Cölln	3	6	6	13	2	—	2	38	—	—	—	—	287	120	40	48	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	10	10	6	—	—	—	—
Bergzabern	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	11	28	1	—	1	52	2	1	2	3	85	32	112	17
Bexbach	—	—	—	—	456	485	464	46	4	—	6	30	5	—	8	30	—	—	—	—	3	—	7	35
Bierbach	—	—	—	—	5	2	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	44
Blieskastel-Lautzkirchen	1	—	1	35	60	38	56	32	1	2	9	39	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8	84	21
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	48	—	1	2	42	—	—	—	—	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	23	35	49	17	—	—	—	—	—	—	—	—	94	326	271	58
Böhl-Iggelheim	—	1	1	40	9	—	12	54	24	16	23	32	—	—	—	—	—	—	—	—	54	76	106	5
Börstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	49	51	24	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	2	8	—	10	30	—	—	—	—	8	6	20	16
Deidesheim	—	—	—	—	1	—	1	21	—	—	—	—	1	—	1	14	3	—	2	39	2102	2872	1245	4
Dielkirchen	44	30	41	8	7	—	8	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	4	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	—	—	—	—	4	2	13	46	2710	2237	1139	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ebeenburg	4	1	4	26	—	—	—	—	—	—	—	—	22	19	19	55	—	—	—	—	1	—	2	41
Edenkoben	—	—	—	—	22	6	42	49	47	235	154	25	—	—	—	—	9	12	8	57	339	492	668	12
Edesheim	1	2	3	14	7	3	15	57	47	182	98	40	—	—	—	—	30	36	25	43	46	103	118	38
Einöd	—	—	—	—	22	20	20	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	6	7	10	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	106	63	66	51	7	2	8	11	6	2	6	17	20	30	32	41	—	—	—	—	39	37	85	16
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	10	19	10	53	—	—	—	—	—	—	—	—	1281	2207	579	49
Frankenstein	—	13	9	58	35	8	38	19	5	—	2	50	3	11	13	33	—	—	—	—	55	93	140	32
Frankenthal	—	—	—	—	10	2	28	6	57	52	145	9	—	—	—	—	1	—	1	16	145	165	518	58
Freinsheim	—	—	—	—	2	—	3	6	139	271	164	44	—	—	—	—	2	—	2	52	2544	5492	1783	36
Germersheim	4	2	14	12	13	—	17	7	32	12	45	35	3	1	6	4	480	184	282	38	120	65	262	33
Glon-Münchweiler	2	—	3	8	41	4	23	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	7	41	10
Godramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	8	—	—	—	—	2	9	3	27	4	2	6	38
Göllheim-Dreisen	752	449	156	2	5	—	6	10	—	—	—	—	40	39	58	33	—	—	—	—	—	—	—	—
Grünstadt	—	—	—	—	1	—	1	47	143	127	163	7	—	—	—	—	—	1	1	38	1427	2710	1994	31
Harxheim-Zell	54	96	69	48	1	—	1	28	—	—	—	—	2	2	4	41	—	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	30	13	31	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hasloch	1	—	—	37	4	—	5	10	83	14	44	23	—	—	—	—	3	1	3	—	59	89	99	23
Hauptstuhl	—	—	—	—	240	36	29	57	—	4	7	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	9	24	2	—	3	12	11	11	14	2	1	1	2	16
Hochspeyer	48	34	45	17	22	20	38	20	5	14	17	35	66	20	75	8	—	—	—	—	92	94	192	25
Hochstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	27	—	—	—	—	206	30	20	54	—	—	—	—
Hochstätten	1	—	—	42	5	—	9	39	1	1	4	32	81	57	45	13	—	—	—	—	3	—	4	32
Homburg	—	—	—	—	1978	1295	984	12	—	—	—	—	—	2	4	12	—	—	—	—	27	19	99	9
Imsweiler	83	101	75	55	9	—	11	22	1	—	—	57	128	103	57	47	—	—	—	—	1	—	1	39
Kaiserslautern	804	255	452	24	548	581	725	28	143	129	324	43	276	92	346	52	3	2	8	17	600	499	1605	25
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	48	6	7	19	11

Kapsweyer	—	—	—	—	4	—	7	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	39	—	1	1	44
Kindsbach	—	—	—	—	26	45	27	33	1	3	7	49	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	4	7
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	2	—	4	25	49	89	71	55	—	—	—	—	5	1	6	43	682	1529	841	28
Kirchheimbolanden	202	116	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	10	20	53	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	7	68	50	16	—	—	—	—	5	1	1	35	87	178	229	16
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	69	17	9	55	—	—	—	—	—	—	—	—	50	129	56	16
Kusel	—	—	—	—	15	9	21	29	1	—	1	44	12	1	29	33	—	—	—	—	41	12	135	33
Lambrecht	4	3	6	12	14	15	38	13	138	142	123	40	5	1	5	53	—	3	2	48	138	266	259	53
Landau, Hauptbahnhof	28	4	41	40	30	4	49	40	169	225	329	13	42	2	55	35	2256	1144	604	30	553	682	1192	20
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	36
Landstuhl	6	1	7	—	777	639	383	52	24	13	71	12	2	1	3	56	—	—	—	—	49	27	139	20
Langenkandel	—	—	—	—	1	1	5	33	23	4	32	4	—	—	—	—	4	9	8	51	31	14	63	24
Langmeil-Münchweiler	950	571	282	16	5	5	14	6	—	—	—	—	62	26	36	36	—	—	—	—	9	12	27	51
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	6	29	1	1	4	19	—	—	—	—	8	4	16	57
Ludwigshafen	—	—	—	—	61	6	122	44	442	528	1111	9	28	—	43	14	60	24	109	13	1128	1525	3365	49
Lustadt	—	—	—	—	2	2	4	19	—	2	8	8	—	—	—	—	187	219	93	—	7	5	13	32
Maikammer	3	1	4	30	12	1	17	33	81	252	150	1	—	—	—	—	—	3	1	45	72	248	207	43
Mannweiler	5	1	3	54	—	—	—	—	—	—	—	—	246	186	59	5	—	—	—	—	—	1	2	10
Marnheim	908	426	263	54	2	—	2	54	—	—	—	—	115	62	131	22	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	2	—	3	38	1	—	2	8	7	4	14	29	—	—	—	—	2	2	3	12	23	3	34	26
Morschheim	8	2	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	31	13	45	21	1	1	4	15	—	—	—	—	213	71	125	18	—	—	—	—	6	32	98	35
Mußbach	—	—	—	—	2	1	4	19	1101	482	216	20	—	—	—	—	—	—	—	—	498	1028	587	47
Mutterstadt	—	—	—	—	—	4	10	30	2	3	4	21	—	—	—	—	—	—	—	—	55	46	103	27
Neustadt	25	7	32	22	156	52	286	54	3734	2810	1790	16	76	10	83	17	10	12	14	58	4283	6385	5002	59
Niedermohr	—	—	—	—	9	—	4	3	—	1	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	30	45	90	17	—	—	—	—	—	1	1	30	35	32	84	9
Ramstein	—	—	—	—	34	25	23	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	28
Rehweiler	—	—	—	—	6	2	4	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	3	—	5	44	32	38	61	32	2	—	3	6	—	—	—	—	34	73	123	13
Rockenhausen	64	84	83	55	13	—	16	40	2	—	2	18	931	508	218	27	—	—	—	—	13	14	43	50
Rohrbach	1	—	1	23	8	—	14	34	15	33	47	25	2	—	3	10	39	38	26	6	85	89	199	26
St. Ingbert	1	—	1	49	132	189	279	5	3	—	7	31	3	—	7	11	—	—	—	—	8	1	24	37
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	32	—	—	—	—
Schifferstadt	2	—	2	24	1	—	1	24	20	12	21	31	1	—	2	12	2	1	2	39	81	67	127	34
Schwarzenacker	—	—	—	—	20	17	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	49
Sembach-Neuhemsbach	96	60	43	1	1	2	3	44	—	1	1	14	3	4	4	—	—	—	—	—	5	4	10	35
Siebeldingen-Birkweiler	7	—	9	48	—	—	—	—	1	2	2	48	3	—	4	51	1	2	1	12	5	10	19	13
Speyer, Bahnhof	15	—	21	32	34	5	75	45	170	183	364	54	12	1	23	48	233	91	236	44	529	656	1474	27
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	43	13	21	19	1	2	5	17	—	1	1	56	—	—	—	—	2	—	2	52
Theisbergstegen	—	—	—	—	4	5	7	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	—	—	—	—	644	510	154	25	—	—	—	—	—	—	—	—	1124	339	196	37
Weidenthal	1	—	—	35	10	2	11	52	—	9	6	22	—	1	1	12	1	—	—	46	44	115	137	6
Weißenburg	—	—	—	—	6	—	16	51	20	6	40	51	—	—	—	—	4	5	10	12	109	15	161	51
Westheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	242	227	153	19	4	1	5	41
Winden	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	11	5	—	—	—	—	5	7	5	54	13	7	22	47
Winnweiler	594	460	279	53	1	10	20	35	3	4	6	51	134	192	126	32	—	—	—	—	80	26	82	44
Wörth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Würzbach	—	—	—	—	71	17	55	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeiskam	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	45	—	—	—	—	—	377	417	117	32	22	17	49	7
Zweibrücken	18	29	28	4	551	364	505	10	42	4	85	7	44	—	61	2	2	—	3	56	261	36	641	21
Hessischen Stationen	634	473	455	50	—	—	—	—	150	123	224	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1433	1308	2473	56
Summa	5275	3665	2885	44	13248	6955	7940	17	10534	9002	7715	40	3490	2018	2144	9	4195	2517	1755	47	21007	30765	29195	26

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Ebernburg.				Nach Edenkoben.				Nach Edesheim.				Nach Einöd.				Nach Eisenbach-Matzenbach.				Nach Enkenbach.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	49	54	6	20	91	79	396	40	9	6	29	45	31	25	26	8	14	7	23	20	19	27	80	11
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	55	60	68	12	50	63	60	42	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	10	21
Albisheim a. d. Pfrimm	3	3	9	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	28	25	42
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	8	18	23	41	2	—	1	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsenz	357	357	188	40	10	2	20	1	3	—	5	14	2	—	3	42	6	—	9	24	41	21	48	56
Altenbamberg	545	103	63	21	—	—	—	—	1	—	1	35	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	6	29
Altenglan	—	—	—	—	1	2	6	32	2	—	3	24	—	—	—	—	199	55	43	25	1	—	1	9
Annweiler	—	—	—	—	73	78	107	54	60	43	40	57	—	3	3	36	—	—	—	—	7	1	10	46
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	—	7	23	25	10	5	2	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	7	4
Bayerfeld-Cölln	13	13	10	15	—	—	—	—	—	1	1	59	—	—	—	—	—	—	—	—	4	23	21	59
Berghausen	—	—	—	—	2	1	3	12	—	1	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berggabern	—	—	—	—	103	144	243	56	32	35	54	20	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	23
Bergbach	1	—	2	45	5	7	31	45	2	—	3	30	43	12	19	33	—	—	—	—	13	1	19	16
Bierbach	—	—	—	—	—	1	2	38	—	—	—	—	21	1	2	45	—	—	—	—	1	1	3	5
Bliskastel-Lauzkirchen	—	—	—	—	38	8	90	32	2	1	6	17	144	26	36	52	7	2	11	59	2	—	2	34
Bobenheim	—	—	—	—	3	2	7	32	1	—	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	1	—	1	40	43	44	50	42	14	19	21	12	—	—	—	—	4	—	6	28	10	4	12	29
Börrstadt	4	6	11	18	—	2	3	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	96	78	1
Bruchmühlbach	—	—	—	—	21	12	54	44	5	—	7	48	21	9	13	26	7	5	8	46	8	2	9	10
Deidesheim	—	—	—	—	54	260	191	33	40	123	102	35	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	6	13
Dielkirchen	9	29	20	35	—	1	1	51	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	30	21	30	32	34
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	16	5	8	39	19	27	18	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	—	—	—	—	257	499	608	1	41	58	76	17	—	—	—	—	—	—	—	—	27	25	57	1
Ebernburg	—	—	2593	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	51	16	—	13	56
Edenkoben	—	—	—	—	—	—	—	—	572	29	55	20	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	4	49
Edesheim	—	—	—	—	799	31	79	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	4	39
Einöd	—	—	—	—	3	—	4	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	49
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	1	—	1	30	3	—	4	45	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Enkenbach	8	5	13	5	11	21	30	59	2	3	5	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	25	38	48	27	1	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	—	—	—	—	11	26	27	56	3	3	4	16	—	—	—	—	—	1	1	21	225	124	87	37
Frankenthal	—	—	—	—	108	121	322	38	44	12	67	51	—	—	—	—	—	—	—	—	27	3	45	56
Freinsheim	—	—	—	—	35	104	161	33	16	29	40	41	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4	12	27
Germersheim	3	—	6	36	161	149	265	16	95	76	122	6	4	—	4	12	2	—	1	56	17	4	25	19
Glan-Münchweiler	1	1	6	58	5	2	11	30	3	1	6	45	1	—	—	51	609	55	59	33	—	—	—	—
Godramstein	—	—	—	—	21	17	16	48	18	22	15	50	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	10
Göllheim-Dreisen	10	10	22	37	3	4	10	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	260	154	201	1
Grünstadt	—	—	—	—	85	67	158	42	15	13	28	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harxheim-Zell	—	3	5	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	11	19	45
Hassel	—	—	—	—	1	—	1	56	—	—	—	—	8	5	6	14	—	—	—	—	—	1	3	23
Haßloch	—	—	—	—	139	228	185	19	36	24	28	52	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	5	52
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	36	—	—	—	—	—	—	—	—
Heiligenstein	—	—	—	—	11	4	17	4	1	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochspeyer	28	16	54	38	82	45	70	7	7	5	10	54	—	—	—	—	—	2	2	31	1225	751	367	2
Hochstadt	—	—	—	—	10	2	5	—	12	1	4	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstätten	186	287	73	53	—	1	2	15	3	1	6	30	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1	9	31
Homburg	—	—	—	—	55	24	151	23	1	2	5	51	324	139	89	41	10	6	16	12	36	6	46	18
Imsweiler	34	4	23	14	4	14	26	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	222	102	130	42
Kaiserslautern	35	36	117	51	340	277	725	1	70	43	127	34	23	25	54	45	71	38	91	—	1620	1341	1270	56
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	14	12	21	84	16	7	15	23	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	21

Kapsweyer	—	—	—	—	6	5	9	16	3	—	1	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kindsbach	—	—	—	—	1	1	2	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6	13	53
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	29	37	62	53	8	4	10	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheimbolanden	4	5	13	25	11	4	25	13	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	26	20	16	28	8	1	1
Knöringen	—	—	—	—	801	440	180	23	1556	562	197	36	—	—	—	—	—	—	—	—	10	13	26	18	1	1
Königsbach	—	—	—	—	5	39	20	58	1	15	8	40	8	—	19	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kusel	—	—	—	—	13	12	87	37	—	—	—	—	6	—	6	24	122	67	56	8	1	2	4	36	1	1
Lambrecht	—	—	—	—	191	486	328	34	50	80	61	46	—	—	—	—	—	—	—	—	70	78	82	35	1	1
Landau, Hauptbahnhof	2	—	2	24	4490	4145	2814	58	4195	3078	1611	23	2	—	3	48	—	4	9	48	134	19	147	59	1	1
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	2	5	3	42	—	11	2	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	5	—	7	3	73	42	189	36	30	2	43	25	8	5	8	47	220	108	145	41	44	15	42	49	1	1
Langenkandel	—	—	—	—	86	119	181	19	48	47	70	50	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	31	—	—
Langmeil-Münchweiler	16	12	24	21	18	4	34	17	—	—	—	—	—	1	2	5	1	1	2	55	544	463	252	35	1	1
Lingenfeld	—	—	—	—	1	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	48	—	—
Ludwigshafen	2	1	7	40	1136	1358	2833	43	310	324	674	54	10	3	30	5	13	—	24	45	172	81	364	14	1	1
Lustadt	—	—	—	—	32	35	42	37	16	22	23	18	—	—	—	—	2	—	3	56	2	—	2	18	—	—
Maikammer	4	1	8	32	828	101	82	3	519	418	138	21	1	—	1	40	—	1	2	12	6	1	5	15	1	1
Mannweiler	20	35	20	45	—	1	1	59	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	18	34	11	6	11	35	1	1
Marnheim	42	32	94	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	67	88	51	1	1
Maximiliansau	—	—	—	—	80	39	120	15	40	26	61	17	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	30	—	—
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	208	50	21	43	16	2	30	51	1	—	1	38	—	—	—	—	—	—	—	—	127	23	142	1	1	1
Mußbach	—	—	—	—	47	131	77	53	20	52	33	8	1	—	2	12	—	—	—	—	1	4	5	—	—	—
Mutterstadt	—	—	—	—	33	67	84	3	11	28	34	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	30	—	—
Neustadt	30	7	58	25	6028	5866	3402	36	1283	1878	992	25	3	—	5	30	10	1	15	7	293	141	298	36	1	1
Niedermohr	—	—	—	—	1	—	1	23	—	—	—	—	—	—	—	—	64	35	19	3	6	1	7	2	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	12	19	35	17	16	9	27	11	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	18	15	1	1
Ramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	109	57	26	5	1	4	55	—	—
Rehweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	12	104	4	6	44	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	26	40	62	1	5	12	16	3	—	—	—	—	1	—	1	49	2	—	1	54	—	—
Rockenhausen	49	103	95	57	19	7	37	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	77	91	25	1	1
Rohrbach	—	—	—	—	207	308	263	37	201	186	159	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Ingbert	—	—	—	—	15	3	40	3	2	1	9	38	32	39	41	42	9	3	16	38	—	—	—	—	—	—
Schardt	1	—	2	10	78	45	89	22	24	23	33	36	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	19	—	—
Schifferstadt	2	1	5	45	107	77	126	19	58	42	69	42	—	3	7	39	—	—	—	—	4	—	3	29	—	—
Schwarzenacker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	21	271	10	23	30	—	1	1	12	3	—	3	28	—	—
Sembach-Neuhemsbach	6	3	8	49	5	6	12	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	570	273	113	21	—	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	36	29	33	45	20	29	23	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	6	—	12	42	566	602	1235	48	162	153	312	—	—	—	—	—	1	—	1	52	37	15	69	3	—	—
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	—	1	1	59	—	—	—	—	—	—	—	—	135	68	54	25	2	1	2	52	—	—
Theisbergstegen	1	—	1	54	2	3	10	16	9	2	19	52	—	—	—	—	172	5	16	23	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	41	123	114	—	16	62	58	56	—	—	—	—	—	—	—	—	19	12	29	8	—	—
Weidenthal	—	—	—	—	18	51	29	19	11	10	13	6	—	—	—	—	2	1	3	38	46	30	27	59	1	1
Weißenburg	—	—	—	—	259	143	426	22	123	47	140	38	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	42	—	—
Westheim	—	—	—	—	37	20	37	28	11	9	12	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	—	194	124	213	50	96	103	130	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	58	—	—
Winnweiler	19	43	55	41	18	39	95	2	4	1	6	3	—	2	4	20	—	—	—	—	298	423	241	51	1	1
Wörth	—	—	—	—	28	41	67	53	33	11	34	47	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	28	—	—
Würzbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	12	11	53	—	—	—	—	1	—	1	15	—	—
Zeiskam	—	—	—	—	88	68	88	45	65	36	46	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	28	—	—
Zweibrücken	2	—	5	26	140	26	338	34	31	7	57	44	2393	1168	400	28	21	5	27	3	126	39	222	3	1	1
Hessischen Stationen	—	—	—	—	376	123	722	39	4	7	16	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	1704	1220	3678	27	18861	17247	18990	42	16188	7948	6152	40	3377	1491	839	36	1871	584	767	1	6752	4591	5065	43	1	1

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Erpolzheim-Angstein.				Nach Frankenstein.				Nach Frankenthal.				Nach Freinsheim.				Nach Germersheim.				Nach Glan-Münchweiler.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	157	56	305	45	84	66	561	2	—	—	—	—	78	24	324	10	948	338	1316	47
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	1	1	2	20	—	—	—	—	1	3	6	34	46	11	30	25	—	—	—	—
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	7	9
Albsheim a. d. Eis	27	23	17	15	—	—	—	—	—	—	—	—	125	249	115	46	4	1	5	12	—	—	—	—
Alsenz	—	—	—	—	2	2	4	45	13	5	46	25	—	—	—	—	15	4	29	29	11	5	28	59
Altenbamberg	—	—	—	—	1	—	1	—	2	1	7	22	—	—	—	—	16	—	15	28	—	—	—	—
Altenglan	—	—	—	—	27	1	32	33	5	1	15	41	1	—	2	33	18	—	26	58	642	385	275	10
Annweiler	—	—	—	—	3	2	6	19	31	5	64	14	9	3	17	39	83	46	106	48	—	—	—	—
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	31	—	—	—	—	10	1	8	9	—	—	—	—
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	56	—	—	—	—	5	—	4	20	—	—	—	—
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	6	31	37	20	—	—	—	—	485	403	208	23	—	—	—	—
Bergzabern	1	1	2	53	2	3	6	51	44	33	169	30	13	3	24	30	93	50	134	28	—	—	—	—
Berbach	—	—	—	—	4	6	14	47	9	6	43	40	—	—	—	—	7	1	15	54	30	23	56	2
Bierbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	34	—	—	—	—
Bliestastel-Lautzkirchen	—	—	—	—	23	1	33	4	10	5	45	—	3	1	8	49	47	—	87	30	16	35	65	18
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	2012	3006	886	4	—	—	—	—	5	8	16	37	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	24	19	17	45	—	—	—	—	—	—	—	—	155	112	97	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	—	1	—	54	1	—	—	39	112	206	243	1	2	5	6	30	42	32	49	19	—	—	—	—
Börrstadt	—	—	—	—	1	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	5	—	—	—	—
Bruchmühlbach	—	—	—	—	34	10	40	6	7	7	32	44	—	—	—	—	20	10	54	20	41	9	28	1
Deidesheim	13	7	6	52	3	4	5	23	67	105	197	38	134	214	148	40	33	29	67	6	—	—	—	—
Dielkirchen	—	—	—	—	7	3	8	25	1	—	1	52	—	—	—	—	5	3	13	4	3	1	7	56
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	15	422	821	422	4	—	—	—	—
Dürkheim	1449	747	900	42	54	80	125	37	160	125	482	27	4188	2398	1152	5	132	99	330	48	17	17	67	40
Ebernburg	—	—	—	—	1	—	1	40	3	—	8	40	—	—	—	—	11	—	18	12	3	—	7	21
Edenloben	14	6	14	14	8	8	11	32	133	128	376	57	41	68	105	46	164	240	351	23	1	13	29	36
Edesheim	—	—	—	—	1	—	—	33	20	31	76	1	13	11	20	17	118	109	167	47	1	—	1	30
Einöd	—	—	—	—	1	—	1	12	—	1	5	29	—	—	—	—	5	—	5	15	—	6	6	54
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	7	18	—	—	—	—	—	1	3	13	705	160	90	26
Enkenbach	—	—	—	—	196	224	115	17	37	20	93	55	6	3	10	9	16	14	46	1	—	2	2	48
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	13	19	6	—	—	—	—	4	1	11	53
Frankenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	7	12	32	25	5	5	10	6	5	1	5	3	9	9	21	4
Frankenthal	—	—	—	—	5	15	34	35	—	—	—	—	—	—	—	—	203	135	364	34	2	1	8	48
Freinsheim	239	19	16	45	—	1	1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	32	14	59	34	—	5	12	45
Germersheim	1	—	1	12	5	1	7	17	154	84	241	42	26	12	54	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Glan-Münchweiler	1	—	1	40	6	1	6	45	5	5	29	27	—	—	—	—	2	1	5	—	—	—	—	—
Godramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	10	13	24	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	1	1	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	14	52
Grünstadt	185	315	158	47	8	—	8	—	—	—	—	—	1320	1097	663	36	47	15	80	27	1	—	1	52
Harzheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	7	—	—	2	3	16
Hasloch	3	4	5	50	10	12	16	2	193	462	568	31	13	19	26	43	103	114	175	59	4	15	44	5
Hauptstuhl	—	—	—	—	30	9	31	58	5	8	32	26	2	—	3	6	8	—	2	33	21	12	17	6
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	24	28	—	1	1	30	603	403	204	24	—	—	—	—
Hochspeyer	—	2	2	38	1002	920	343	16	29	16	73	8	27	15	44	58	34	10	52	42	5	16	23	26
Hochstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	15	41	—	—	—	—	98	178	103	34	—	—	—	—
Hochstätten	—	—	—	—	5	1	5	59	1	—	1	54	—	—	—	—	3	1	7	9	—	—	—	—
Homburg	—	—	—	—	72	26	116	38	52	18	184	11	7	2	17	46	62	11	116	1	95	128	187	23
Imsweiler	—	—	—	—	2	—	1	4	5	3	15	27	—	—	—	—	17	6	30	49	—	2	8	48
Kaiserslautern	14	2	24	14	1174	1608	1258	15	596	301	1797	6	155	44	276	48	287	87	571	17	242	571	710	19
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	10	23	—	—	—	—	9	2	9	25	—	—	—	—

Kapsweyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	12	—	—	—	—
Kindsbach	2	—	2	38	6	12	14	37	5	3	17	17	—	—	—	—	5	—	6	40	9	22	16	17
Kirchheim a. d. Ed	251	367	124	57	8	5	14	1	—	—	—	—	773	518	214	43	15	10	41	63	2	6	19	30
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	7	5	11	7	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	17	3	4	—	6	—
Knöringen	—	2	2	41	1	2	2	35	37	33	95	14	17	5	18	40	40	14	32	35	1	2	7	4
Königsbach	1	—	—	20	1	—	—	30	9	5	17	40	4	17	11	25	4	4	9	12	—	—	—	—
Kusel	—	—	—	—	24	2	32	14	16	8	71	59	1	—	3	6	7	2	18	5	481	332	320	45
Lambrecht	4	1	3	7	223	315	184	17	127	250	539	19	38	41	61	23	38	61	129	51	11	9	29	36
Landau, Hauptbahnhof	7	6	14	46	99	31	111	25	284	222	843	57	133	29	142	27	3670	2680	2923	23	7	7	28	36
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	7	1	—	—	—	—
Landstuhl	—	—	—	—	94	39	94	48	50	42	226	23	6	4	17	58	45	10	92	13	921	1186	869	11
Langenkandel	1	—	1	3	2	—	2	18	11	4	27	56	2	—	2	24	245	89	318	12	—	1	4	44
Langmeil-Münchweiler	—	—	—	—	42	20	26	40	—	1	2	6	—	—	—	—	19	—	6	50	5	12	24	35
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	39	41	88	45	1	3	10	12	2100	740	246	15	—	—	—	—
Ludwigshafen	12	11	30	10	182	48	257	48	16016	20344	12145	1	149	90	338	13	4007	1143	3108	35	12	6	39	41
Lustadt	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6	21	49	—	—	—	—	1796	3690	1950	21	—	—	—	—
Maikammer	3	—	1	36	4	11	10	10	47	98	176	22	25	12	24	41	114	73	141	39	2	10	28	36
Mannweiler	—	—	—	—	—	1	1	12	4	1	9	50	—	—	—	—	—	1	2	54	—	—	—	—
Marnheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	48	4	1	8	5
Maximiliansau	—	—	—	—	24	1	82	33	10	2	24	47	4	—	5	16	102	33	147	57	—	—	—	—
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	—	—	—	—	4	—	4	57	4	5	37	10	—	—	—	—	8	—	15	12	—	4	6	37
Mußbach	27	32	27	12	2	—	—	54	33	68	128	15	95	169	136	11	17	14	34	3	—	1	2	1
Mutterstadt	1	—	—	51	1	1	2	19	116	246	197	56	18	15	38	9	74	111	136	49	—	6	15	48
Neustadt	94	57	81	36	500	362	418	21	787	1694	3184	18	813	469	698	22	584	666	1375	49	41	105	266	37
Niedermohr	—	—	—	—	1	—	—	48	1	—	1	51	—	—	—	—	1	—	1	51	536	98	55	50
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	3668	6286	1804	40	—	—	—	—	31	25	55	12	—	—	—	—
Ramstein	—	—	—	—	5	—	4	5	5	2	15	59	1	—	2	3	6	—	6	7	161	200	99	50
Rehweiler	—	—	—	—	1	1	2	15	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	54	431	51	31	26
Rheingönheim	1	—	—	55	1	—	—	53	148	618	361	14	1	4	6	20	79	98	125	24	—	—	—	—
Rockenhausen	—	—	—	—	8	7	13	22	5	—	11	36	—	—	—	—	16	4	27	56	6	24	58	—
Rohrbach	—	—	—	—	4	—	4	55	60	32	156	13	1	—	1	30	189	106	207	27	3	2	10	43
St. Ingbert	—	—	—	—	16	3	29	9	26	6	105	26	5	—	11	19	26	3	55	27	14	19	61	12
Schaidt	—	—	—	—	1	—	1	9	8	5	24	15	—	—	—	—	79	53	121	45	—	—	—	—
Schifferstadt	3	1	8	19	9	8	15	24	219	334	345	14	26	11	34	29	305	296	334	52	—	—	—	—
Schwarzenacker	—	—	—	—	2	—	2	56	3	3	17	11	—	—	—	—	2	—	2	4	—	7	8	28
Sembach-Neuhemsbach	2	2	5	26	31	35	26	14	2	8	9	14	—	—	—	—	4	4	13	58	—	2	3	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	1	—	—	55	—	5	10	5	4	—	4	—	21	13	24	2	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	4	2	7	58	36	24	57	23	951	1504	2410	38	110	131	329	44	7900	5859	4588	52	24	12	79	25
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	10	14	9	41	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	8	—	4	48	3	6	24	50	—	—	—	—	1	—	—	52	783	487	237	58
Theisbergstegen	—	—	—	—	1	1	5	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	12	277	166	82	18
Wachenheim-Forst	27	29	14	51	15	5	14	23	26	44	103	49	95	152	75	—	7	17	36	—	—	2	4	30
Weidenthal	2	3	4	21	241	47	36	58	7	42	79	26	10	11	19	1	5	4	10	45	1	1	2	24
Weißenburg	1	—	1	12	4	—	5	9	74	21	234	57	4	—	5	16	230	75	316	12	—	—	—	—
Westheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	44	2098	1506	473	25	—	—	—	—
Winden	1	—	—	57	—	—	—	—	18	9	49	4	7	1	10	41	182	90	215	4	—	—	—	—
Winnweiler	—	—	—	—	26	57	55	44	10	8	26	24	—	—	—	—	9	2	11	11	—	6	10	24
Wörth	—	—	—	—	2	—	2	32	1	—	1	33	—	1	3	4	79	21	94	17	—	—	—	—
Wörzbach	—	—	—	—	1	—	1	15	1	—	2	18	—	—	—	—	26	4	45	33	2	3	7	34
Zeiskam	1	2	8	51	2	2	4	55	11	6	25	40	1	—	1	37	1549	2370	1678	41	1	—	1	51
Zweibrücken	5	—	6	29	109	17	166	58	191	50	706	38	41	8	112	9	140	18	320	20	51	44	115	20
Hessischen Stationen	65	65	28	29	—	—	—	—	9584	10751	6662	56	449	209	240	52	667	181	849	57	—	—	—	—
Summa	2486	1726	940	26	4591	4058	4226	26	36440	47518	37471	51	9347	6179	5418	7	29957	33012	24753	30	4005	4587	5606	10

Ueberſicht der Perſonen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsſtationen im Jahre 1874.

(Fortſetzung.)

Von	Nach Godramſtein.				Nach Göllheim-Dreiſen.				Nach Grünſtadt.				Nach Harxheim-Zell.				Nach Haſſel.				Nach Haßloch.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußiſchen Stationen	—	—	—	—	2	—	3	12	5	1	17	2	—	—	—	—	6	—	4	40	12	3	37	55
Albersweiler-St. Johann	146	109	57	55	—	—	—	—	1	—	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4	12	16
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	405	492	240	52	—	—	—	—	441	276	79	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	4064	778	412	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alſenz	—	—	—	—	56	37	83	42	—	—	—	—	16	10	29	49	—	—	—	—	10	—	16	45
Altenbamberg	—	—	—	—	4	5	9	50	—	—	—	—	7	—	7	37	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	—	—	—	—	1	—	1	31	4	—	10	40	—	—	—	—	7	—	8	59	—	1	3	50
Annweiler	174	119	80	2	—	—	—	—	22	1	31	34	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	8	22
Barbelroth-Oberhauſen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	12	13	19	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghauſen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	2	48
Bergzabern	4	2	5	6	1	—	1	47	22	5	42	28	—	—	—	—	—	—	—	—	13	4	19	48
Berbach	—	—	—	—	1	—	1	35	—	—	—	—	1	—	1	49	2	1	1	53	—	1	2	33
Bierbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	25	15	25	—	—	—	—
Blieskaſtel-Lautzkirchen	—	—	—	—	9	1	19	19	8	—	18	50	—	—	—	—	550	277	168	30	6	1	13	32
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	10	9
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	1657	4327	1101	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	16	43	—	—	—	—	—	—	—	—	423	154	65	15
Börrſtadt	—	—	—	—	540	379	129	20	—	—	—	—	31	70	47	23	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	—	—	—	—	5	2	9	52	1	—	1	47	2	—	2	56	26	12	26	28	4	1	6	36
Deidesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	177	161	205	57	—	—	—	—	—	—	—	—	57	25	36	33
Dielkirchen	—	—	—	—	47	23	49	5	—	—	—	—	1	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreihof (Eſſingen-Offenbach)	3	2	1	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Dürkheim	1	5	7	26	—	—	—	—	1634	1652	1429	25	—	—	—	—	—	—	—	—	60	109	120	40
Ebernburg	—	—	—	—	14	6	22	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenloben	11	24	16	44	—	—	—	—	105	87	192	59	—	—	—	—	—	—	—	—	176	180	177	34
Edesheim	25	3	8	51	2	—	2	20	28	23	51	26	—	—	—	—	—	—	—	—	29	60	48	51
Einöd	—	—	—	—	—	1	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	8	47	—	—	—	—
Eiſenbach-Matzenbach	—	—	—	—	1	—	1	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enlenbach	—	—	—	—	274	150	203	1	—	—	—	—	16	7	15	25	—	—	—	—	8	1	7	31
Erpolzheim-Ungſtein	—	—	—	—	—	—	—	—	238	568	250	50	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	3	31
Franlenſtein	—	—	—	—	1	1	1	28	3	8	16	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	5	9	33
Frankenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	157	267	18
Freinsheim	—	—	—	—	—	—	—	—	888	1956	846	45	—	—	—	—	—	—	—	—	15	35	43	50
Germersheim	7	32	34	35	—	—	—	—	57	12	87	45	—	—	—	—	3	—	3	30	99	60	122	22
Glan-Münchweiler	—	—	—	—	9	—	14	7	1	—	1	52	1	—	1	33	1	—	1	5	8	5	24	45
Godramſtein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	15	4	7	10	9
Göllheim-Dreiſen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	140	94	42	—	—	—	—	—	—	—	—
Grünſtadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	13	25	10
Harxheim-Zell	—	—	—	—	184	152	109	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haſſel	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	2	1	2	27	6	—	6	54	35	35	71	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hauptſtuhl	—	—	—	—	1	—	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17	22	20	2	—	3	30
Heiligenſtein	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	8	25	—	—	—	—	—	—	—	—	17	6	12	51
Hochſpeyer	1	1	2	26	93	69	105	3	18	10	41	10	10	4	13	12	—	—	—	—	20	23	36	47
Hochſtadt	1	5	2	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	30
Hochſtätten	—	—	—	—	4	1	4	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	—	—	30	3	59	45	28	7	86	30	—	—	—	—	116	45	74	52	26	10	71	6
Imsweiler	—	—	—	—	127	81	95	40	—	—	—	—	5	4	6	43	—	—	—	—	1	—	1	5
Kaiſerslautern	6	7	21	50	543	900	756	59	282	98	519	18	61	19	89	50	7	3	11	34	182	152	337	54
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	56

Kapsweyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	1	14	30
Kindsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	2	—	—	—	—	3	—	2	39	—	—	—	—	—	—
Kirchheim a. d. Ed	1	—	1	3	—	—	—	—	2556	3551	686	30	—	—	—	—	—	—	—	—	8	16	27	26
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	458	341	218	31	—	—	—	—	101	97	77	41	—	—	—	—	—	1	1	59
Knöringen	—	2	—	42	1	2	4	56	24	11	37	13	—	—	—	—	—	—	—	—	40	102	88	42
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	24	12	22	14	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	50
Kusel	—	—	—	—	2	—	2	54	11	—	26	43	—	—	—	—	—	2	3	54	4	—	7	40
Lambrecht	1	1	1	37	7	2	7	49	44	75	124	5	—	—	—	—	2	—	3	20	132	234	161	14
Landau, Hauptbahnhof	388	119	91	40	14	3	29	41	291	149	552	6	—	—	—	—	8	—	16	—	289	181	309	31
Landau, Westbahnhof	1508	386	214	51	2	—	4	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	—	—	—	—	52	11	51	30	45	8	69	52	3	1	5	28	15	7	20	43	22	12	52	6
Langenkandel	4	4	5	54	—	—	—	—	8	2	16	10	—	—	—	—	—	—	—	—	6	11	22	31
Langmeil-Münchweiler	—	—	—	—	682	487	325	4	—	—	—	—	75	58	79	48	—	—	—	—	—	—	—	—
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	21	41	1
Ludwigshafen	7	5	16	40	—	—	—	—	422	269	1069	40	—	—	—	—	5	—	9	1	1459	1646	1742	31
Lustadt	2	4	3	6	—	—	—	—	6	1	9	50	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	35
Maikammer	2	4	3	6	—	1	1	38	58	54	107	56	—	—	—	—	—	—	—	—	79	104	75	36
Mannweiler	—	—	—	—	8	23	29	18	—	—	—	—	2	—	1	46	—	—	—	—	10	1	16	5
Marnheim	—	—	—	—	1433	610	209	40	—	—	—	—	321	359	172	43	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	5	5	9	22	1	—	1	52	19	1	35	8	—	—	—	—	2	—	5	26	6	1	9	15
Morschheim	—	—	—	—	20	23	17	30	—	—	—	—	6	—	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	—	—	—	—	41	12	63	57	—	—	—	—	3	—	4	54	—	—	—	—	1	—	1	27
Mußbach	—	2	2	12	—	—	—	—	147	61	139	17	—	—	—	—	—	—	—	—	18	20	13	33
Mutterstadt	2	2	4	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	237	320	196	1
Neustadt	15	30	33	9	24	23	57	1	1667	859	2068	37	—	—	—	—	10	2	24	58	4423	3244	1855	51
Niedermohr	—	—	—	—	2	—	2	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	83	93	41
Ramstein	—	—	—	—	1	—	1	9	1	—	2	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	54
Rehweiler	—	—	—	—	—	1	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	6	—	—	—	—	2	—	4	16	136	257	171	10
Rockenhausen	—	—	—	—	55	31	48	17	—	—	—	—	6	1	5	9	—	—	—	—	11	2	15	45
Rohrbach	49	11	19	53	—	—	—	—	74	10	107	31	—	—	—	—	—	—	—	—	69	116	171	53
St. Ingbert	1	—	2	22	4	—	8	39	10	1	31	25	—	—	—	—	3113	561	326	9	2	1	9	49
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	31	4	1	5	46
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	70	13	86	28	—	—	—	—	—	—	—	—	569	580	289	50
Schwarzenacker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	17	102	36	—	—	—	—
Sembach-Neubemsbach	—	—	—	—	69	43	43	2	—	—	—	—	6	2	11	6	—	—	—	—	1	—	1	17
Siebeldingen-Birkweiler	81	24	11	50	—	—	—	—	1	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	6	17
Speyer, Bahnhof	15	10	31	11	—	—	—	—	301	189	756	1	—	—	—	—	7	—	15	47	651	771	689	28
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	9	43	—	—	—	—	7	2	9	8	6	7	25	2
Theisbergstegen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	59	—	—	—	—	—	1	1	51	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	—	—	—	—	120	131	131	26	—	—	—	—	—	—	—	—	34	36	32	29
Weidenthal	—	1	1	12	23	4	22	27	11	7	19	2	—	—	—	—	—	—	—	—	21	24	26	30
Weißenburg	2	3	6	24	—	—	—	—	51	1	85	10	—	—	—	—	—	—	—	—	36	16	78	15
Westheim	3	4	4	12	—	—	—	—	4	—	4	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	4	14	10	24	—	—	—	—	38	2	45	36	—	—	—	—	—	—	—	—	17	13	30	20
Winnweiler	—	—	—	—	225	270	186	17	—	—	—	—	13	7	12	40	1	—	2	34	3	3	7	14
Wörth	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	10
Würzbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	318	37	37	58	1	—	1	54
Zeiskam	5	21	20	2	—	—	—	—	20	2	27	27	—	—	—	—	1	—	2	22	15	10	23	52
Zweibrücken	—	—	—	—	93	1	152	20	82	14	244	33	27	5	53	31	217	107	137	50	74	2	121	35
Hessischen Stationen	—	—	—	—	677	539	427	51	5516	3190	1623	6	2252	1127	226	32	—	—	—	—	69	37	99	30
Summa	2476	962	737	5	6246	4151	3876	11	20663	18361	13653	8	3538	2187	1044	10	4510	1121	1077	23	9901	8918	8117	24

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung).

Von	Nach Hauptstuhl.				Nach Heiligenstein.				Nach Hochspeyer.				Nach Hochstadt.				Nach Hochstätten.				Nach Homburg.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	2745	507	1291	23	—	—	—	—	183	112	448	30	—	—	—	—	99	42	32	54	13773	6492	6075	21
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	55	5	6	5	25	—	—	—	—	6	3	20	30
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4	9	3	—	—	—	—	1	3	5	30	7	3	14	59
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	51
Alsenz	6	—	8	45	—	—	—	—	73	45	113	23	—	—	—	—	752	541	179	31	31	9	80	4
Altenbamberg	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	11	49	—	—	—	—	319	169	48	47	4	—	9	26
Allenglan	11	6	13	51	—	—	—	—	6	4	12	49	—	—	—	—	1	—	1	52	48	84	162	31
Annweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	16	43	—	1	—	42	—	—	—	—	5	1	16	57
Barbelroth-Oberhausen	1	—	1	49	—	—	—	—	—	1	1	49	3	2	3	17	—	—	—	—	3	—	6	18
Bayerfeld-Cölln	2	—	2	38	—	—	—	—	7	13	17	57	—	—	—	—	108	76	45	52	9	1	16	39
Bergbausen	—	—	—	—	61	—	3	50	—	—	—	—	1	1	1	12	—	—	—	—	1	—	1	59
Bergzabern	—	—	—	—	2	—	2	41	14	13	43	47	5	1	4	48	—	—	—	—	4	2	11	6
Bexbach	223	108	172	19	—	—	—	—	14	3	20	38	—	—	—	—	—	—	—	—	2746	4161	1559	42
Bierbach	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	96	72	52
Blieskastel-Lautzkirchen	93	13	60	23	3	—	6	33	69	2	91	35	—	—	—	—	1	—	2	1	1166	799	628	55
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	30	5	1	9	16	—	—	—	—	—	1	3	29
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	2	—	2	46	10	13	11	23	12	13	22	18	—	—	—	—	—	—	—	—	26	3	51	18
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	48	36	47	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	49
Bruchmühlbach	276	28	32	59	—	—	—	—	53	9	49	28	—	—	—	—	—	—	—	—	1480	2582	1208	8
Deidesheim	1	3	8	1	4	—	3	43	8	16	24	15	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	12	28
Dielkirchen	—	—	—	—	3	—	4	54	26	14	28	42	—	—	—	—	71	78	51	42	3	6	18	39
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	9	14	16	41	—	—	—	—	284	18	25	16	—	—	—	—	1	1	5	18
Dürkheim	1	—	1	26	1	—	—	58	69	62	132	22	—	1	1	59	—	—	—	—	15	15	67	43
Ebernburg	—	—	—	—	—	—	—	—	13	11	26	13	—	—	—	—	386	142	78	55	—	1	2	52
Edenkoben	—	—	—	—	5	4	11	50	51	29	67	6	9	8	8	41	—	—	—	—	48	21	182	2
Edesheim	—	1	1	59	2	—	1	32	8	4	11	18	26	6	11	10	5	1	9	32	8	7	32	52
Einöd	2	—	—	51	—	—	—	—	6	—	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	407	151	110	14
Eisenbach-Matzenbach	1	3	3	48	—	—	—	—	—	6	7	54	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17	24	38
Enkenbach	3	—	2	18	—	1	1	49	915	589	288	29	1	—	1	5	9	7	14	39	54	11	78	14
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	10	1	8	42	—	—	—	—	1168	667	288	6	—	—	—	—	14	14	32	28	72	19	102	24
Frankenthal	3	2	14	34	2	4	8	6	72	18	149	39	—	3	6	26	—	—	—	—	32	24	164	54
Freinsheim	1	—	1	33	—	1	1	5	32	21	55	35	1	—	—	51	—	—	—	—	10	1	20	30
Germersheim	18	1	23	22	639	275	205	48	19	2	25	5	101	83	65	34	6	—	8	—	64	6	115	30
Glan-Münchweiler	32	4	16	3	—	—	—	—	28	2	27	1	—	—	—	9	1	—	1	40	110	62	153	34
Godramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	7	18	4	4	3	9	—	—	—	—	1	—	2	55
Göllheim-Dreisen	1	1	2	53	—	—	—	—	77	47	78	22	—	—	—	—	1	—	—	49	44	16	111	21
Grünstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	13	7	25	29	—	—	—	—	—	—	—	—	30	4	82	14
Harxheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	5	8	15	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hasel	8	4	9	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	94	81	1
Haßloch	3	—	3	51	8	14	13	46	23	36	51	21	1	1	1	42	—	—	—	—	17	16	69	51
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	23	9	23	26	—	—	—	—	—	—	—	—	548	619	452	45
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	35	2	2	2	24	—	—	—	—	1	—	2	1
Hochspeyer	18	9	20	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	6	30	42	65	51	151	18
Hochstadt	—	—	—	—	3	3	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	24	9	31	31	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	14	26
Homburg	517	226	258	56	—	—	—	—	139	34	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Imsweiler	3	—	3	15	—	—	—	—	67	21	43	23	—	—	—	—	35	27	23	28	11	4	23	33
Kaiserslautern	419	416	472	20	6	1	11	24	2878	3858	2321	38	6	5	16	12	79	22	93	—	1642	1286	2738	36
Kapellen-Drusweiler	6	1	15	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	10

| | | |

Ueberſicht der Perſonen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsſtationen im Jahre 1874.

(Fortſetzung.)

Von	Nach Imsweiler.				Nach Kaiserslautern.				Nach Kapellen-Druswеiler.				Nach Kapswеyer.				Nach Kindsbach.				Nach Kirchheim a. Eck.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußiſchen Stationen	—	—	—	—	7392	4355	9707	34	—	—	—	—	—	—	—	—	1719	108	593	20	—	—	—	—
Albersweiler-St. Johann	1	—	1	28	47	16	98	20	1	1	1	37	1	1	1	43	—	—	—	—	1	2	4	37
Albisheim a. d. Pfrimm	19	6	15	41	183	254	601	41	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	39	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	37	45	109	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	48	278	243	93	5
Alſenz	126	139	116	16	693	554	1480	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenbamberg	42	23	42	2	61	48	150	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	6	1	11	—	372	401	838	34	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	2	25	—	—	—	—
Annweiler	—	—	—	—	90	25	190	21	—	—	—	—	—	6	9	34	6	—	9	30	—	2	5	44
Barbelroth-Oberhauſen	—	—	—	—	2	7	19	48	169	78	26	43	1	—	—	20	—	—	—	—	—	1	1	54
Bayerfeld-Cölln	70	57	40	18	76	162	275	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghauſen	—	—	—	—	2	4	11	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergzabern	1	—	1	44	160	60	385	38	818	180	90	36	75	45	67	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Bexbach	—	—	—	—	329	244	691	28	—	—	—	—	—	—	—	—	37	50	73	37	—	—	—	—
Bierbach	—	—	—	—	12	6	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	6
Blieskaſtel-Lautzkirchen	—	—	—	—	344	204	681	58	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9	13	23	—	—	—	—
Bobenheim	—	1	2	43	14	8	44	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	10	13	44	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284	473	221	40
Böhl-Iggelheim	—	—	—	—	53	44	107	48	—	—	—	—	—	1	2	33	—	—	—	—	—	—	—	—
Börrſtadt	86	94	73	40	373	791	994	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	19	—	—	—	—
Bruchmühlbach	3	—	3	30	593	924	1124	57	—	—	—	—	2	1	8	4	24	15	13	12	1	—	1	44
Deidesheim	—	—	—	—	170	141	394	47	—	1	1	28	3	—	3	—	1	4	7	37	68	56	63	30
Dielkirchen	190	142	83	51	284	436	775	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreihof (Effingen-Offenbach)	—	—	—	—	3	3	8	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	8
Dürkheim	1	—	1	6	597	493	1533	4	2	—	2	14	—	—	—	—	—	—	—	—	1043	690	584	36
Ebernburg	9	5	8	59	107	61	250	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	1	—	1	5	393	383	940	1	4	13	17	35	12	13	21	38	—	—	—	—	13	21	33	1
Edesheim	—	1	1	40	109	117	274	—	14	5	12	29	2	3	4	42	—	—	—	—	5	3	7	17
Einöd	—	—	—	—	34	26	62	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eiſenbach-Matzenbach	—	—	—	—	97	139	245	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	227	177	174	43	1627	2555	2916	38	1	—	1	12	—	—	—	—	2	4	5	12	—	—	—	—
Erpolzheim-Ungſtein	—	—	—	—	18	7	33	51	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	38	240	299	107	51
Frankenſtein	1	2	2	6	1092	2011	1599	7	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3	18	5	9	17	41
Frankenthal	—	—	—	—	544	285	1647	6	—	2	4	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Freinsheim	—	—	—	—	162	111	379	38	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	23	556	320	147	40
Germersheim	13	1	16	42	308	73	564	52	6	—	4	10	1	12	16	41	2	—	1	40	14	4	32	55
Glan-Münchweiler	1	2	5	4	320	534	736	16	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4	4	23	—	—	—	—
Godramſtein	—	—	—	—	11	15	48	27	1	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göllheim-Dreiſen	134	95	108	40	705	1026	1664	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grünſtadl	—	—	—	—	268	157	660	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4119	1976	643	1
Harxheim-Zell	3	3	5	23	86	128	279	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haſſel	—	—	—	—	10	13	36	50	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	8	50	—	—	—	—
Haßloch	—	—	—	—	172	119	318	51	1	—	—	58	7	9	20	30	—	—	—	—	8	16	24	42
Hauptſtuhl	—	—	—	—	515	918	829	21	—	—	—	—	—	—	—	—	39	43	22	16	—	—	—	—
Heiligenſtein	—	—	—	—	9	10	31	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	4	13
Hochſpeyer	133	83	81	50	2629	5034	3876	—	—	—	—	—	—	1	3	2	61	28	52	20	17	1	17	48
Hochſtadt	—	—	—	—	—	1	1	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochſtätten	41	28	36	52	97	102	265	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homburg	—	1	2	5	1804	1095	2421	56	—	—	—	—	—	—	—	—	57	24	37	54	2	1	6	9
Imsweiler	—	—	—	—	823	680	1188	22	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	50	—	—	—	—
Kaiserslautern	685	176	641	21	—	—	—	—	8	2	14	29	1	7	17	15	690	569	859	8	127	43	263	48
Kapellen-Druswеiler	—	—	—		9	3	16	50	—	—	—	—	1	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—

Kapsweyer	—	—	—	—	7	1	13	35	1	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kindsbach	2	—	1	50	627	922	649	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	28	—	—	—	—	—
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	149	90	379	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheimbolanden	24	19	32	41	345	294	745	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	15	2	20	53	111	281	520	11	—	1	—	48	4	3	4	49	—	—	—	—	13	2	13	33	—	—	—	—	—	—
Königsbach	—	—	—	—	11	4	16	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	4	33	—	—	—	—	—	—
Kusel	—	—	—	—	537	776	1695	40	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	3	6	9	42	965	984	1506	27	—	—	—	—	—	—	—	—	7	3	9	30	24	25	46	42	—	—	—	—	—	—
Landau, Hauptbahnhof	142	5	177	11	1281	550	2610	26	84	78	91	47	91	91	109	55	2	—	—	54	120	32	152	26	—	—	—	—	—	—
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	3	2	8	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	5	—	5	—	3381	6371	4815	8	—	—	—	—	—	—	—	—	958	352	142	43	9	—	12	49	—	—	—	—	—	—
Langenkandel	—	—	—	—	90	49	260	40	14	18	13	48	25	18	20	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langmeil-Münchweiler	325	434	199	19	962	1271	1446	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lingenfeld	—	—	—	—	29	11	56	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	98	19	185	16	2901	1156	6308	14	5	1	9	—	1	2	6	56	24	—	36	23	91	52	184	18	—	—	—	—	—	—
Lustadt	—	—	—	—	36	12	74	53	1	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	17	31	—	—	—	—	—	—
Mailammer	—	—	—	—	116	175	324	8	—	—	—	—	—	6	7	19	—	—	—	—	7	—	4	47	—	—	—	—	—	—
Mannweiler	55	58	39	43	157	180	392	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marnheim	164	109	144	52	661	679	1319	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	2	—	3	18	65	15	142	58	14	4	9	58	29	5	20	37	—	—	—	—	1	1	3	45	—	—	—	—	—	—
Morschheim	2	—	1	22	29	13	49	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	229	36	162	35	652	202	1458	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mußbach	—	—	—	—	70	89	176	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	119	126	21	—	—	—	—	—	—
Mutterstadt	5	—	7	12	126	60	229	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neustadt	37	17	57	58	5694	3279	8840	50	42	5	40	15	16	19	40	33	44	13	61	47	445	188	492	54	—	—	—	—	—	—
Niedermohr	—	—	—	—	64	112	145	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30	3	—	5	15	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	2	3	9	33	99	42	235	42	—	—	—	—	1	—	1	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramstein	—	—	—	—	371	386	413	26	—	—	—	—	—	—	—	—	83	14	20	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rehweiler	1	—	1	19	30	62	80	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	88	29	131	12	2	—	2	34	—	—	—	—	1	—	2	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rockenhausen	878	231	123	36	601	911	1694	57	1	—	2	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	1	2	6	33	169	119	441	14	35	40	25	42	39	112	70	24	1	—	1	26	33	10	53	49	—	—	—	—	—	—
St. Ingbert	—	—	—	—	533	218	1240	21	—	—	—	—	1	—	4	11	77	8	81	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	15	18	62	23	17	—	5	34	360	71	46	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schifferstadt	—	—	—	—	146	73	275	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6	20	57	—	—	—	—	—	—
Schwarzenacker	—	—	—	—	91	41	132	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sembach-Neuhemsbach	31	19	15	57	308	665	588	38	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	23	7	42	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer, Bahnhof	8	—	8	48	1233	519	2970	12	—	1	1	30	17	9	46	27	20	6	41	25	95	41	191	53	—	—	—	—	—	—
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	373	448	535	53	—	—	—	—	—	—	—	—	84	7	10	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Theisbergstegen	—	—	—	—	85	88	117	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	123	169	411	8	18	2	22	32	—	—	—	—	3	—	3	9	41	40	84	18	—	—	—	—	—	—
Weidenthal	30	4	10	4	589	730	614	13	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	18	1	2	3	17	—	—	—	—	—	—
Weißenburg	—	—	—	—	251	21	486	53	67	23	50	28	944	404	283	35	—	—	—	—	14	—	20	33	—	—	—	—	—	—
Westheim	—	—	—	—	60	2	12	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	—	58	11	114	1	261	160	88	59	89	80	49	39	—	—	—	—	7	1	9	18	—	—	—	—	—	—
Winnweiler	1497	1079	426	7	1075	1866	2287	15	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	5	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wörth	—	—	—	—	44	23	105	10	8	9	10	7	6	2	4	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Würzbach	—	—	—	—	90	45	175	48	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	8	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeiskam	1	—	1	28	80	165	387	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	9	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	22	11	63	22	3442	1273	5771	20	—	—	—	—	—	—	—	—	46	42	87	30	36	5	106	44	—	—	—	—	—	—
Hessischen Stationen	—	—	—	—	1475	684	4065	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	444	308	196	6	—	—	—	—	—	—
Summa	5372	3041	3195	29	54267	51934	98154	36	1595	624	555	42	1729	921	844	48	3991	1314	2243	9	8270	4999	3993	36	—	—	—	—	—	—

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Kirchheim-bolanden.				Nach Knöringen.				Nach Königsbach.				Nach Kusel.				Nach Lambrecht.				Nach Landau (Hauptbahnhof).			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.
Preußischen Stationen	2	—	3	26	—	—	—	—	—	—	—	—	188	146	540	45	75	96	328	15	367	195	1283	20
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	10	13	10	26	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	7	17	195	110	87	58
Albisheim a. d. Pfrimm	133	86	64	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	2	—	1	42	29	5	20	41	—	—	—	—	5	—	4	20	35	5	41	19
Alsenz	86	57	98	36	4	1	8	51	1	—	1	19	14	4	43	2	20	5	34	53	150	13	270	48
Altenbamberg	15	20	47	25	2	—	3	16	—	—	—	—	6	—	11	1	—	—	—	—	11	2	22	6
Altenglan	3	1	8	35	7	—	13	4	—	—	—	—	4240	2435	912	8	8	—	10	21	20	7	46	19
Annweiler	2	—	3	38	17	11	14	48	1	1	2	26	—	2	6	40	18	14	38	14	785	178	364	29
Barbelroth-Obeehausen	—	—	—	—	7	7	7	42	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	53	127	259	201	48
Bayerfeld-Cölln	2	14	18	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	48	13	3	24	3
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	27	76	39	81	50
Bergzabern	—	—	—	—	27	75	75	36	—	—	—	—	1	—	3	43	29	21	59	22	1463	1680	2311	40
Bexbach	—	—	—	—	1	—	1	39	—	1	1	28	26	21	66	30	2	1	6	6	25	6	61	2
Bierbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	8	3	—	—	—	—	1	—	1	45
Blieskastel-Lauzkirchen	3	—	5	33	4	—	7	12	—	1	2	38	29	9	59	52	15	7	43	11	67	19	203	20
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	6	19	45
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	6	58	—	—	—	—	—	—	—	—	47	29	99	21
Böhl-Iggelheim	2	—	2	46	9	8	12	27	2	—	1	8	—	—	—	—	69	87	76	49	113	95	148	25
Börstadt	130	229	144	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	—	59	8	84	42
Bruchmühlbach	1	—	1	24	1	—	1	28	—	—	—	—	6	13	23	8	7	8	26	32	29	19	89	39
Deidesheim	—	—	—	—	10	16	15	42	99	16	12	51	11	—	19	38	121	196	155	9	205	253	355	19
Dielkirchen	24	27	48	35	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	37	35	3	3	7	55	129	5	185	31
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	27	—	5	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1159	1084	362	24
Dürkheim	—	—	—	—	73	58	102	11	66	86	43	29	30	8	104	42	166	205	233	26	645	516	1070	43
Ebernburg	4	2	7	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	34	5	—	6	46
Edenkoben	4	—	5	58	622	665	219	43	4	22	11	29	6	11	45	1	184	380	272	6	3584	7192	3655	33
Edesheim	—	—	—	—	1857	413	204	49	—	—	—	—	1	—	2	24	63	76	64	42	2939	5350	2261	41
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	34	3	3	8	27	—	—	—	—	9	4	21	34
Eisenbach-Matzenbach	—	1	2	22	—	—	—	—	—	—	—	—	95	148	78	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	36	33	50	35	16	6	22	22	—	—	—	—	2	4	9	28	51	60	63	31	133	25	154	8
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30	—	—	—	—	5	2	4	44	18	25	42	12
Frankenstein	—	—	—	—	—	3	2	40	—	—	—	—	10	2	15	24	220	310	179	43	163	28	157	42
Frankenthal	—	—	—	—	24	17	54	55	6	5	16	40	13	2	43	31	105	45	163	11	331	241	959	23
Freinsheim	—	—	—	—	23	35	55	51	4	23	14	12	1	—	3	6	33	40	56	26	152	134	280	15
Germersheim	8	—	16	25	29	12	20	16	7	—	7	52	8	4	29	35	39	20	71	39	3716	2923	3624	42
Glan-Münchweiler	3	—	4	30	3	1	6	50	—	—	—	—	466	509	406	26	13	8	29	20	14	5	33	5
Godramstein	—	—	—	—	12	—	3	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	52	209	40	45	5
Göllheim-Dreisen	313	514	249	50	6	—	7	24	—	—	—	—	5	—	8	37	2	2	4	1	14	5	30	13
Grünstadt	—	—	—	—	8	2	12	29	16	6	13	2	10	13	71	41	51	51	101	56	307	132	547	20
Harxheim-Zell	67	114	74	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	5	25	1	—	1	30	12	1	24	39
Hatzloch	—	3	5	57	40	69	66	55	2	2	1	40	3	1	9	49	126	212	146	12	271	287	396	25
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	10	16	39	19	10	33	39	8	—	6	51
Heiligenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	24	2	4	6	6	58	33	71	19
Hochspeyer	25	7	26	—	8	4	11	23	—	—	—	—	16	19	48	37	204	252	210	46	203	87	279	56
Hochstadt	—	—	—	—	20	—	5	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	966	3676	1588	9
Hochstätten	15	24	51	—	1	—	1	35	—	—	—	—	8	—	20	28	—	—	—	—	7	—	7	54
Homburg	8	6	28	24	—	—	—	—	—	—	—	—	132	109	305	3	44	33	132	8	173	34	397	45
Imsweiler	22	37	46	59	19	2	25	38	—	—	—	—	—	4	8	38	13	5	15	42	171	13	227	22
Kaiserslautern	251	120	436	1	94	53	170	45	3	1	4	8	662	690	1278	30	800	658	1184	14	1186	511	2286	5
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	3	—	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	56	82	150	116	—

Kapsweyer	—	—	—	—	6	4	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	178	148	50
Kindsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	14	5	5	9	50	51	5	73	19
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	7	2	8	11	9	3	6	21	—	—	—	22	29	52	42	147	76	247	54
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	9	55	6	6	17	13	17	10	50	55
Knöringen	1	—	1	24	—	—	—	—	1	—	—	25	1	—	1	51	84	81	92	47	1819	3839	869	56
Königsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	21	12	—	16	16	23	48
Kusel	6	—	10	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	5	35	15	51	20	176	10
Lambrecht	4	—	4	33	90	185	165	49	15	9	8	5	18	13	60	17	—	—	—	—	308	359	479	29
Landau, Hauptbahnhof	8	—	12	—	3656	1e15	652	2	6	19	20	46	57	13	129	2	263	211	338	43	—	—	—	—
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	2	1	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	352	35	46	22
Landstuhl	11	10	36	57	—	—	—	—	—	—	—	—	992	1139	1745	28	61	39	114	14	210	47	388	59
Langenkandel	3	—	3	57	36	36	48	49	1	2	4	1	1	2	10	34	15	7	27	36	1187	1835	1746	47
Langmeil-Münchweiler	223	164	199	4	2	—	2	—	—	—	—	—	1	6	13	53	43	24	58	26	202	16	273	32
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	23	19	4	1	3	4
Ludwigshafen	—	—	—	—	236	165	443	—	18	84	56	15	136	30	488	3	505	341	829	51	3133	1369	5312	56
Lustadt	—	—	—	—	8	4	5	29	—	—	—	—	2	—	6	46	17	11	29	20	896	2188	1634	45
Maikammer	—	—	—	—	252	314	126	38	16	62	30	26	—	2	5	6	90	133	82	13	656	2123	1027	51
Mannweiler	18	13	42	30	3	—	4	57	—	—	—	—	1	—	1	36	1	—	1	37	22	4	42	26
Marnheim	1179	607	330	55	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	30	11	—	9	43	—	2	4	10
Maximiliansau	—	—	—	—	19	6	19	5	—	—	—	—	2	—	4	47	2	5	12	10	468	269	635	47
Morschheim	664	409	150	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	19
Münster a. St.	22	17	61	17	—	1	2	33	—	—	—	—	14	1	35	45	86	9	82	51	33	4	103	14
Mußbach	—	—	—	—	31	39	34	26	63	14	5	42	—	—	—	—	93	129	83	32	65	108	122	59
Mutterstadt	—	—	—	—	9	22	29	56	—	—	—	—	2	1	8	2	50	37	49	43	90	54	124	16
Neustadt	37	11	69	58	1233	1032	824	21	554	165	123	26	223	68	633	47	9225	6160	3868	4	6071	5258	6327	47
Niedermohr	—	—	—	—	—	2	4	30	4	—	5	16	73	131	70	1	4	—	4	—	6	—	6	54
Oggersheim	—	—	—	—	2	4	7	23	6	17	28	26	7	—	15	33	15	4	18	42	91	28	137	24
Ramstein	1	1	3	18	—	—	—	—	—	—	—	—	108	99	128	31	2	5	8	46	13	3	24	49
Rehweiler	—	—	—	—	6	—	12	6	—	—	—	—	508	371	277	13	4	—	4	36	3	1	10	46
Rheingönheim	—	—	—	—	5	5	10	45	1	7	7	9	6	1	15	6	22	10	23	23	102	63	161	15
Rockenhausen	120	84	171	31	1	1	3	1	—	—	—	—	6	3	18	22	10	8	18	52	102	19	183	4
Rohrbach	4	—	6	32	225	156	114	34	1	—	—	39	—	—	—	—	40	22	43	14	4640	6418	4121	28
St. Ingbert	6	—	18	40	—	1	5	—	—	—	—	—	23	19	80	26	9	9	45	11	76	9	222	47
Schaidt	—	—	—	—	13	5	10	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	403	1517	1129	2
Schifferstadt	—	—	—	—	17	14	25	6	5	5	5	50	1	1	4	37	47	38	58	31	215	87	216	27
Schwarzenacker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	9	8	1	2	5	33	4	9	38	11
Sembach-Reuhemsbach	25	7	18	54	1	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	—	12	19	22	14	30	5	37	8
Siebeldingen-Birkweiler	—	—	—	—	12	1	4	17	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	48	313	43	86	7
Speyer, Bahnhof	—	—	—	—	26	21	48	33	12	9	19	24	80	16	308	1	155	125	256	45	2402	1431	3920	12
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	56
Steinwenden	—	—	—	—	1	—	1	24	—	—	—	—	169	214	222	46	13	6	22	21	11	2	23	10
Theisbergstegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	872	354	301	53	—	—	—	—	1	—	—	48
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	25	16	31	26	43	62	22	9	—	1	2	43	50	84	73	45	186	139	242	51
Weidenthal	1	3	5	10	3	4	5	17	1	—	—	25	—	2	3	52	787	869	362	40	184	45	163	47
Weißenburg	—	—	—	—	62	60	109	57	—	—	—	—	8	1	26	1	27	16	56	17	2545	1490	3032	43
Westheim	—	—	—	—	1	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	11	23	782	943	710	6
Winden	—	—	—	—	39	48	44	38	—	—	—	—	1	—	2	12	20	2	21	52	2117	3167	2782	42
Winnweiler	89	76	104	23	3	1	4	45	—	—	—	—	17	7	41	10	25	34	61	46	161	18	255	51
Wörth	—	—	—	—	7	5	8	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203	640	626	37
Würzbach	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	11	28	—	3	7	2	—	—	—	—	10	2	26	1
Zeiskam	—	—	—	—	46	9	21	15	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5	12	23	2024	5566	3282	58
Zweibrücken	72	3	147	9	32	1	84	10	3	—	6	9	229	91	496	34	93	40	253	26	522	95	1372	3
Hessischen Stationen	3590	4626	1359	13	9	5	18	14	47	65	142	56	4	7	51	56	75	36	146	30	1256	321	2093	43
Summa	7243	7326	4207	11	9112	4956	4087	11	1054	647	670	53	9575	6783	9457	36	14502	11424	10608	7	54792	65304	70013	7

Ueberſicht der Perſonen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsſtationen im Jahre 1874.

(Fortſetzung.)

Von	Nach Landau (Weſtbahnhof).			Nach Landſtuhl.			Nach Langenkandel.			Nach Langmeil.			Nach Lingenfeld.			Nach Ludwigshafen.		
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.
Preußiſchen Stationen	—	—	— —	8291	2021	3827 59	—	2	2	91	78	250 5	—	—	— —	1000	741	5778 2
Albersweiler-St. Johann	510	2809	793 2	3	—	4 27	21	26	38 10	—	—	— —	—	—	— —	87	76	245 0
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	— —	19	6	34 35	—	—	— —	139	138	140 4	—	—	— —	—	—	— —
Albsheim a. d. Eis	—	—	— —	7	3	19 28	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —
Alsenz	—	—	— —	36	10	70 25	2	—	3 58	139	120	170 36	1	—	1 58	25	21	314 59
Altenbamberg	—	—	— —	3	2	5 34	—	—	— —	21	17	29 51	—	—	— —	8	1	21 —
Altenglan	—	—	— —	747	385	640 22	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	73	29	249 16
Annweiler	1088	3480	1880 45	16	—	26 40	32	1	37 9	—	—	— —	1	—	49	96	68	221 5
Barbelroth-Oberhauſen	—	—	— —	—	—	— —	53	55	87 6	—	—	— —	—	—	— —	10	7	28 25
Bayerfeld-Cölln	—	—	— —	8	4	16 28	—	—	— —	31	29	31 39	—	—	— —	9	2	28 9
Berghauſen	—	—	— —	2	1	3 29	3	1	4 23	—	—	— —	—	—	— —	203	72	208 53
Bergzabern	2	—	— 56	7	12	35 19	397	280	332 8	—	—	— —	206	199	77 35	233	142	688 4
Berbach	—	—	— —	337	197	405 19	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	25	4	105 46
Bierbach	—	—	— —	5	5	10 5	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	5	—	11 48
Blieskaſtel-Lautzkirchen	—	—	— —	187	115	267 29	—	1	3 34	—	—	— —	2	—	6 53	116	22	341 3
Bobenheim	—	—	— —	7	7	32 4	2	—	4 20	—	—	— —	3	—	2 54	391	2584	1596 41
Bockenheim-Kindenheim	—	—	— —	1	1	4 15	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —
Böhl-Iggelheim	—	—	— —	8	3	15 30	6	7	16 57	—	—	1 30	29	21	31 17	1499	4472	3919 33
Börrſtadt	—	—	— —	4	10	27 36	—	—	— —	786	524	241 59	—	—	— —	—	—	— —
Bruchmühlbach	—	—	— —	903	1185	623 57	1	—	2 39	4	5	12 9	—	—	— —	66	34	198 11
Deidesheim	—	—	— —	28	30	107 51	21	7	34 54	3	—	2 45	—	1	1 18	354	779	1382 48
Dielkirchen	—	—	— —	2	1	9 —	1	—	1 49	84	83	63 43	1	1	4 32	39	17	112 57
Dreihof (Eſſingen-Offenbach)	1	—	— 13	—	—	— —	1	1	4 20	—	—	— —	1	3	2 2	14	30	94 48
Dürkheim	1	—	— 46	44	39	161 25	21	20	55 28	4	1	5 47	—	—	— —	807	911	3716 55
Ebernburg	—	—	— —	11	3	24 12	—	—	— —	26	20	39 13	—	—	— —	14	4	41 50
Edenkoben	3	5	3 18	60	39	150 46	32	104	152 5	5	12	30 41	1	1	1 39	1607	1783	3087 35
Edesheim	1	—	— 14	24	18	64 50	43	60	79 20	1	—	1 18	—	—	— —	366	606	1036 40
Eindd	—	—	— —	21	2	22 55	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	24	1	51 59
Eisenbach-Matzenbach	—	—	— —	133	190	117 4	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	20	4	50 46
Enkenbach	—	—	— —	67	36	77 48	3	1	5 49	613	348	242 35	—	1	1 59	199	164	520 52
Erpolzheim-Ungſtein	—	—	— —	—	—	— —	2	—	2 24	—	—	— —	—	—	— —	14	16	12 30
Frankenſtein	—	—	— —	56	42	83 26	1	—	1 9	29	19	21 32	1	—	1 7	153	129	339 39
Frankenthal	—	—	— —	63	36	215 14	12	12	52 36	—	—	— —	37	14	53 28	11839	43918	20356 —
Freinsheim	—	—	— —	13	10	44 54	4	—	6 19	—	—	— —	6	2	13 9	109	110	3348 33
Germersheim	1	2	2 30	47	13	98 56	194	48	174 34	15	1	15 52	3519	705	415 14	1787	1003	3045 11
Glan-Münchweiler	—	—	— —	675	705	556 14	—	—	— —	2	—	2 7	—	—	— —	29	8	82 32
Godramſtein	1004	644	242 17	1	—	1 30	15	1	9 22	—	—	— —	—	—	— —	12	16	46 29
Göllheim-Dreiſen	—	—	— —	14	12	35 27	7	2	18 52	568	579	823 50	—	—	— —	—	—	— —
Grünſtadt	—	—	— —	34	32	129 12	1	—	1 28	—	—	— —	—	—	— —	316	236	937 43
Harzheim-Zell	—	—	— —	1	1	4 —	—	—	— —	76	69	83 14	—	—	— —	—	—	— —
Haſſel	—	—	— —	25	13	39 1	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	6	1	37 10
Haßloch	1	2	2 35	9	6	40 28	10	2	13 25	1	—	— 55	26	26	36 51	1497	4251	4433 45
Hauptſtuhl	—	—	— —	1492	1616	458 41	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	21	16	77 10
Heiligenſtein	—	—	— —	2	—	3 50	—	—	— —	—	—	— —	589	875	190 28	208	154	248 51
Hochſpeyer	—	—	— —	188	89	182 13	1	1	2 5	917	154	437 34	—	—	— —	186	141	454 36
Hochſtadt	—	—	— —	—	—	— —	2	3	3 29	—	—	— —	—	1	1 36	15	11	35 17
Hochſtätten	—	—	— —	2	—	6 59	2	—	4 10	39	4	39 53	—	—	— —	17	13	70 25
Homburg	—	—	— —	2108	135	1780 59	3	—	8 24	10	10	29 30	1	—	1 54	348	180	1389 52
Imſweiler	—	—	— —	2	1	7 1	—	—	— —	408	184	138 2	1	—	1 38	12	7	265 —
Kaiſerslautern	—	—	— —	4603	4704	5757 15	62	25	163 8	1206	482	1746 17	18	2	28 50	2580	1736	8358 7
Kapellen-Druswеiler	—	—	— —	—	—	— —	20	16	5 7	—	—	— —	—	—	— —	16	3	50 41

Bayerweyer	—	—	—	—	—	—	—	2	43	21	20	19	55	—	—	—	—	—	—	—	3	5	15	8
Lindsbach	—	—	—	—	1088	356	147	58	1	1	3	57	—	1	1	9	—	—	—	—	51	13	75	47
Kirchheim a. d. Ec	—	—	—	—	13	11	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	131	377	22
Kiechheimbolanden	—	—	—	—	21	18	51	27	13	—	25	19	273	175	235	12	1	—	—	52	—	—	—	—
Knöringen	1	—	—	44	8	5	19	38	38	37	71	29	1	1	5	30	—	—	—	—	291	663	1133	44
Königsbach	—	—	—	—	7	2	11	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	38	20	29	50	38
Kusel	—	—	—	—	683	477	851	54	1	—	3	36	1	—	5	32	—	—	—	—	25	44	460	59
Lambrecht	—	—	—	—	80	59	174	19	18	13	37	38	23	25	41	33	3	9	18	29	398	593	1098	40
Landau, Hauptbahnhof	426	10	56	1	198	35	333	48	1247	927	1148	6	41	3	59	21	16	8	14	38	2011	1742	5045	16
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	17	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	5	14
Landstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	30	2	69	44	36	14	46	11	—	—	—	—	289	175	851	36
Langenlandel	2	—	—	56	14	4	32	54	—	—	—	—	11	—	17	45	—	—	—	—	19	79	366	48
Langmeil-Münchweiler	—	—	—	—	23	13	37	7	7	2	15	32	—	—	—	—	—	—	—	—	50	26	116	1
Lingenfeld	—	—	—	—	8	6	27	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	965	703	1310	8
Ludwigshafen	—	8	5	11	329	95	836	43	131	51	327	4	87	19	98	32	914	459	1028	37	—	—	24801	56
Lustadt	—	—	—	—	1	—	1	38	27	7	22	51	2	—	2	46	89	—	10	21	52	24	86	4
Maikammer	—	1	—	30	26	13	69	54	50	44	85	31	1	—	—	48	—	8	12	12	448	783	1186	5
Manweiler	—	—	—	—	3	6	14	8	—	—	—	—	53	23	44	30	—	—	—	—	8	3	18	35
Maxheim	—	—	—	—	66	12	93	20	—	—	—	—	794	494	472	34	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	—	1	—	53	13	—	23	51	1718	1819	1147	53	—	—	—	—	—	—	—	—	58	49	222	28
Morschheim	—	—	—	—	3	—	3	57	—	—	—	—	27	5	18	58	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster a. St.	—	—	—	—	55	3	98	4	1	—	2	12	165	60	202	3	—	—	—	—	81	3	229	56
Mußbach	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	7	8	2	1	3	—	4	7	11	21	178	333	511	31
Mutterstadt	—	—	—	—	12	4	24	41	1	1	3	1	2	—	1	3	42	54	33	1	2564	6168	3255	33
Neustadt	—	14	8	50	981	372	1824	20	370	256	669	20	198	56	259	45	50	42	87	44	5692	9697	14939	36
Niedermohr	—	—	—	—	228	350	248	57	—	—	—	—	2	—	2	5	—	—	—	—	7	5	27	7
Oggersheim	—	—	—	—	13	13	57	19	2	2	9	12	—	1	2	51	12	29	42	23	11449	22400	6493	47
Ramstein	—	—	—	—	2678	717	424	46	1	—	1	51	2	—	1	50	—	—	—	—	18	7	51	56
Rehweiler	—	—	—	—	86	25	75	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	7	38
Rheingönheim	—	—	—	—	8	3	11	33	5	7	18	55	1	2	4	56	27	78	50	28	3252	4869	1490	26
Rockenhausen	—	—	—	—	19	27	46	7	9	2	21	52	376	175	170	24	—	—	—	—	43	40	120	29
Rohrbach	12	1	8	20	7	2	14	30	502	475	330	56	14	1	21	53	—	—	—	—	448	468	865	32
St. Ingbert	—	—	—	—	869	125	553	22	1	—	2	38	3	—	5	24	1	—	4	2	27	32	376	10
Schaidt	—	—	—	—	3	5	19	1	357	141	163	8	—	—	—	—	—	—	—	—	72	89	166	23
Schifferstadt	—	—	—	—	26	5	53	35	10	3	16	52	7	1	9	13	152	127	141	41	2028	9452	7412	32
Schwarzenacker	—	—	—	—	22	19	82	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4	49	46
Sembach-Reuhemsbach	—	—	—	—	19	3	20	34	—	1	1	57	377	88	56	25	—	—	—	—	42	25	99	27
Siebeldingen-Birkweiler	1067	1853	734	59	—	—	—	—	23	10	23	35	1	—	1	16	—	—	—	—	17	20	57	31
Speyer, Bahnhof	7	1	7	23	190	108	639	5	105	49	253	31	36	12	30	15	3183	1782	1307	29	8183	10912	12436	19
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3	8	8
Steinwenden	—	—	—	—	1471	718	451	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	3	50	28
Theisbergstegen	—	—	—	—	78	139	121	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	30	12
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	7	5	18	33	1	1	3	17	—	—	—	—	4	1	5	18	208	553	933	31
Weidenthal	—	—	—	—	17	17	90	24	11	—	11	15	10	5	7	52	2	—	1	59	72	42	181	46
Weißenburg	—	—	—	—	57	2	115	21	750	189	506	38	8	—	13	10	—	—	—	—	471	186	349	37
Westheim	1	—	—	25	—	—	—	—	17	22	83	29	—	—	—	—	13	—	2	21	5	—	5	13
Winden	5	4	3	50	11	7	40	45	1620	1332	635	—	7	—	13	14	—	—	—	—	90	85	254	18
Winnweiler	—	—	—	—	28	31	170	51	1	2	5	45	1475	219	164	24	5	1	9	20	173	104	543	53
Wörth	—	—	—	—	2	—	3	34	1194	2163	689	20	—	—	—	—	—	—	—	—	86	52	249	16
Würzbach	—	—	—	—	28	32	129	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	7	73	40
Zeiskam	—	3	1	35	10	8	38	30	63	27	59	34	—	—	—	—	11	—	2	48	138	169	395	22
Zweibrücken	—	—	—	—	1949	749	1996	57	50	5	104	23	37	5	53	35	8	—	10	58	623	168	2146	12
Hessischen Stationen	—	—	—	—	59	44	275	18	12	16	63	6	1066	753	1004	39	—	—	—	—	23722	29965	24624	12
Summa	4133	8824	3717	13	31911	17193	26564	26	9417	8359	7946	30	10823	5009	7243	58	8935	3959	3675	55	92242	167136	180161	45

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Landau.				Nach Maikammer.				Nach Mannweiler.				Nach Marnheim.				Nach Maximiliansau.				Nach Morschheim.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	—	—	—	—	21	10	14	28	—	—	—	—	12	23	102	30	—	—	—	—
Albersweiler-St. Johann	6	6	7	6	11	13	15	29	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6	24	—	—	—	—
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	1	12	78	58	23	38	—	—	—	—	7	15	5	30
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsenz	—	—	—	—	5	1	9	31	484	185	71	25	118	74	181	10	3	—	7	16	4	—	4	—
Altenbamberg	—	—	—	—	—	—	—	—	46	148	65	43	25	25	58	53	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	—	—	—	—	1	—	1	37	1	1	3	54	—	—	—	—	1	—	3	44	1	—	1	17
Annweiler	—	3	2	39	26	18	32	50	—	—	—	—	4	—	8	40	1	3	10	25	—	—	—	—
Barbelrath-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12	2	55	—	—	—	—
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	3	11	15	28	38	19	1	—	2	3	—	—	—	—
Berghausen	3	6	4	37	1	6	7	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—
Bergzabern	14	5	18	23	35	12	38	52	—	—	—	—	—	—	—	—	247	198	161	11	—	—	—	—
Berbach	—	1	3	15	4	1	4	21	—	—	—	—	4	—	5	32	—	—	—	—	—	—	—	—
Bierbach	—	1	3	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blieskastel-Lautzkirchen	—	—	—	—	24	4	3	39	—	—	—	—	12	—	3	22	3	—	3	40	—	—	—	—
Bobenheim	—	—	—	—	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	52	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl-Iggelheim	3	8	1	17	16	30	28	35	—	—	—	—	—	—	—	—	12	3	22	53	—	—	—	—
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	42	502	609	248	47	—	—	—	—	6	—	2	18
Bruchmühlbach	—	—	—	—	8	1	2	17	—	—	—	—	—	2	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Deidesheim	—	—	—	—	80	377	224	47	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	7	15	1	—	—	—
Dielkirchen	—	—	—	—	1	—	1	12	290	119	53	25	106	47	107	53	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreihof (Effingen-Offenbach)	—	—	—	—	—	5	3	54	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	4	12	—	—	—	—
Dürkheim	6	3	10	37	70	147	138	15	—	—	—	—	—	—	—	—	13	2	20	19	—	—	—	—
Ebernburg	—	—	—	—	4	—	6	12	44	23	23	23	45	14	66	27	6	1	16	34	—	—	—	—
Edenkoben	24	30	32	33	917	109	90	42	—	—	—	—	—	—	—	—	46	39	83	38	—	—	—	—
Edesheim	28	11	19	37	663	407	168	22	—	—	—	—	—	—	—	—	191	79	256	90	—	—	—	—
Eindd	—	—	—	—	3	2	9	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	30
Eisenbach-Matzenbach	3	—	5	54	—	—	—	—	8	1	13	56	1	—	1	26	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	1	—	1	5	—	1	1	3	11	22	6	31	97	77	94	27	9	2	32	38	—	—	—	—
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	2	4	4	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	21	—	—	—	—
Frankenstein	—	—	—	—	8	10	9	29	—	—	—	—	—	—	—	—	76	—	95	42	—	—	—	—
Frankenthal	2	1	4	44	33	63	130	11	2	7	25	25	—	—	—	—	9	3	24	16	—	—	—	—
Freinsheim	—	—	—	—	17	36	41	51	—	—	—	—	—	—	—	—	22	6	42	32	—	—	—	—
Germersheim	2499	1022	748	38	107	88	115	58	—	—	—	—	5	—	9	5	100	31	131	46	—	—	—	—
Glan-Münchweiler	—	—	—	—	1	—	1	23	—	—	—	—	9	1	14	32	1	—	2	12	—	—	—	—
Gadramstein	5	5	4	50	2	2	3	48	—	—	—	—	—	—	—	—	17	6	19	51	—	—	—	—
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	—	—	—	—	20	10	25	16	967	575	167	45	—	—	—	—	23	24	20	5
Grünstadt	5	—	7	—	68	80	73	37	—	—	—	—	—	—	—	—	30	2	51	8	—	—	—	—
Harzheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	490	452	294	57	—	—	—	—	8	2	4	14
Hassel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	26	—	—	—	—
Hasloch	5	5	11	1	72	88	54	30	7	—	10	15	—	—	—	—	4	8	30	10	—	—	—	—
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heiligenstein	11	5	6	46	6	14	25	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	10	—	—	—	—
Hochspeyer	8	8	8	—	7	7	10	31	44	42	44	5	105	85	107	32	47	6	75	53	14	—	12	24
Hochstadt	86	56	22	19	3	—	1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	10	49	—	—	—	—
Hochstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	118	84	19	4	53	30	32	6	2	—	2	6	—	—	—	—
Homburg	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	16	18	7	2	16	18	37	5	106	10	—	—	—	—
Imsweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	3	54	37	53	215	159	147	19	—	—	—	—	14	5	17	54
Kaiserslautern	26	4	42	39	108	106	237	27	129	77	212	10	472	223	492	54	48	57	231	5	31	18	34	57
Kapellen-Drusweiler	1	—	1	5	1	2	2	45	—	—	—	—	—	—	—	—	7	14	14	19	—	—	—	—

| | | |

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Münster a. St.			Nach Mußbach.			Nach Mutterstadt.			Nach Neustadt.			Nach Niedermohr.			Nach Oggersheim.		
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl. kr.
Preußischen Stationen	—	—	— —	1	—	2 24	10	1	32 40	1636	1515	7352 6	—	22	10 57	—	—	— —
Albersweiler-St. Johann	1	—	— 5	1	—	2 2	1	—	2 2	82	170	338 25	1	—	1 49	—	—	— —
Albisheim a. d. Pfrimm	25	9	35 25	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —
Albsheim a. d. Eis	—	—	— —	1	3	3 40	—	—	— —	137	141	256 43	—	—	— —	—	—	— —
Alsenz	1472	3193	1540 18	—	—	— —	2	1	5 31	192	51	378 52	—	—	— —	—	—	— —
Altenbamberg	1054	503	170 53	—	—	— —	—	—	— —	20	3	43 11	—	—	— —	—	—	— —
Altenglan	1	—	— 15	—	—	— —	2	1	5 20	52	33	192 14	122	104	76 15	1	—	2 10
Annweiler	—	—	— —	1	—	— 46	3	—	5 1	308	319	351 37	—	—	— —	—	1	2 15
Barbelroth-Oberhausen	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	21	13	20 3	—	—	— —	—	—	— —
Bayerfeld-Gölln	248	569	361 11	—	—	— —	—	—	— —	14	21	30 —	—	—	— —	—	—	— —
Berghausen	—	—	— —	2	2	3 63	—	15	8 41	50	54	45 55	—	—	— —	5	14	16 4
Bergzabern	1	—	2 15	—	—	— —	5	1	6 26	494	581	768 50	—	—	— —	3	—	6 1
Bezbach	—	—	— —	—	—	— —	2	—	6 53	70	61	280 19	1	3	10 16	2	2	7 37
Bierbach	—	—	— —	—	—	— —	4	—	5 12	—	3	7 —	—	—	— —	—	—	— —
Bliestastel-Lautzkirchen	1	3	16 57	5	2	15 18	2	—	3 54	288	71	670 17	4	—	3 30	—	1	3 29
Bobenheim	—	—	— —	1	—	— 1	2	1	3 54	51	33	94 6	—	—	— —	125	194	187 21
Bockenheim-Kindenheim	—	—	— —	1	1	2 9	—	—	— —	40	27	251 21	—	—	— —	—	—	— —
Böhl-Iggelheim	—	—	— —	30	22	22 46	384	517	218 52	986	1139	816 50	—	—	— —	25	42	40 46
Börrstadt	3	50	5 53	—	—	— —	—	—	— —	43	42	60 8	—	—	— —	—	—	— —
Bruchmühlbach	—	—	3 21	—	—	— —	1	—	3 53	167	140	384 50	8	1	8 18	3	—	5 36
Deidesheim	2	—	4 —	1168	843	290 7	37	1	27 10	2804	3588	3258 43	—	—	— —	30	49	97 15
Dielkirchen	107	339	241 30	—	—	— —	—	—	— —	35	38	101 36	—	—	— —	1	4	4 23
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	— —	—	—	— —	1	—	2 —	19	28	34 24	—	—	— —	—	2	2 4
Dürkheim	1	2	6 44	500	881	424 56	24	15	101 4	4125	6880	5525 2	—	—	— —	44	12	55 44
Ebernburg	205	6	16 9	—	—	— —	4	—	7 24	38	18	92 40	—	—	— —	2	—	4 12
Edenkoben	25	—	49 33	28	35	36 11	28	32	17 26	5463	8733	4638 37	—	—	— —	7	25	42 37
Edesheim	—	—	— —	30	10	14 53	7	26	29 36	1148	3038	1355 2	—	—	— —	29	37	57 59
Einöd	—	—	— —	3	—	5 51	1	1	4 55	17	18	77 51	—	—	— —	—	—	— —
Eisenbach-Matzenbach	4	2	14 27	—	—	— —	—	—	— —	6	1	9 55	115	32	24 51	—	—	— —
Enkenbach	148	15	117 18	—	1	— 58	2	3	6 24	229	212	846 10	15	15	11 15	7	3	14 25
Erpolzheim-Ungstein	—	—	— —	26	45	34 10	1	—	1 51	100	131	128 13	—	—	— —	—	—	— —
Frankenstein	2	1	4 43	1	1	1 24	2	4	6 23	154	556	454 25	—	—	— —	2	1	4 15
Frankenthal	11	—	2 13	37	43	100 21	142	156	150 58	842	1237	2091 28	—	—	— —	4797	4724	1652 7
Freinsheim	—	—	— —	20	153	128 21	12	5	20 24	786	1244	1380 5	—	—	— —	—	—	— —
Germersheim	11	—	5 13	15	3	26 12	13	103	138 17	710	705	1475 26	1	—	1 59	38	22	61 25
Glan-Münchweiler	21	1	31 26	—	—	— —	1	—	6 48	54	45	170 15	617	48	54 188	—	—	— —
Godramstein	—	—	— —	—	1	— 53	2	—	2 22	52	17	58 98	—	—	— —	—	—	— —
Göllheim-Dreisen	88	77	211 2	—	—	— —	—	—	— —	83	62	133 55	—	—	— —	—	—	— —
Grünstadt	—	—	— —	35	51	84 30	—	—	— —	1745	1086	2481 59	—	—	— —	—	—	— —
Harzheim-Zell	5	16	43 29	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —
Hassel	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	9	—	16 52	—	—	— —	—	—	— —
Haßloch	4	3	28 30	72	25	81 51	221	348	215 14	3161	6431	3343 6	—	—	— —	50	125	129 32
Hauptstuhl	—	—	— —	—	—	— —	—	—	— —	113	57	242 32	16	—	5 58	2	—	3 34
Heiligenstein	—	—	— —	1	—	— 44	3	2	2 17	51	71	104 33	—	—	— —	—	14	14 32
Hochspeyer	218	15	279 53	9	8	9 —	2	5	7 52	475	652	776 54	—	—	— —	7	14	14 56
Hochstadt	—	—	— —	—	—	— —	2	—	2 52	12	16	21 38	—	—	— —	1	—	1 15
Hochstätten	479	681	249 30	—	—	— —	—	—	— —	25	1	39 5	—	—	— —	—	—	— —
Homburg	12	6	46 15	—	—	— —	—	10	27 10	625	306	1778 34	6	11	15 45	3	—	5 47
Imsweiler	317	160	314 55	1	—	— 58	4	2	9 37	54	97	181 33	—	—	— —	1	—	1 35
Kaiserslautern	529	149	1013 17	59	43	104 —	96	43	188 16	5561	3431	10447 5	15	14	13 15	93	100	352 54
Kapellen-Druswеiler	—	—	— —	—	1	1 14	1	—	1 6	37	20	40 15	—	—	— —	1	—	1 21

| | | |

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Ramstein.				Nach Rehweiler.				Nach Rheingönheim.				Nach Rockenhausen.				Nach Rohrbach.				Nach St. Ingbert.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.
Preußischen Stationen	126	29	657	5	12	7	7	18	—	—	—	—	291	191	365	31	14	—	43	41	47	28	128	25
Albersweiler-St. Johann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	50	191	37	—	—	—	—	1	—	2	26
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	72	99	29	—	—	—	—	1	—	1	51
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsenz	—	5	10	25	1	—	1	27	5	—	8	21	31	643	417	56	12	4	18	4	28	1	55	35
Altenbamberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	125	123	44	3	1	8	14	—	—	—	—
Altenglan	74	31	50	27	706	340	243	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	58	12	2	22	35
Annweiler	1	—	2	43	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	8	22	40	41	27	27	1	—	2	33
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	59	50	5	—	—	—	—
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	481	115	263	47	—	—	—	—	5	—	10	25
Berghausen	—	—	—	—	—	—	—	—	10	25	21	22	1	—	1	35	—	2	3	12	1	—	3	51
Bergzabern	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	31	6	—	11	42	442	181	271	19	1	1	6	23
Berbach	7	2	13	11	7	9	38	38	3	—	1	51	—	—	—	—	3	2	8	7	45	28	58	16
Bierbach	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2051	1199	1007	57
Blieslastel-Lautzkirchen	5	2	5	40	22	—	20	44	3	—	6	18	3	1	7	39	5	1	14	32	13745	4049	3884	11
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	8	58	—	—	—	—	—	1	3	23	—	—	—	—
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	51
Böhl-Iggelheim	12	—	2	42	—	—	—	—	209	279	171	56	75	105	93	22	18	34	56	2	—	—	—	—
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	9	18	20	6	76	19	152	105	222	33
Bruchmühlbach	23	21	18	13	14	8	9	34	5	3	16	7	—	—	—	—	20	35	54	39	5	—	14	43
Deidesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	35	26	51	27	—	—	—	—	7	3	18	—	2	—	17	9
Diellirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	3	951	603	312	23	85	53	35	54	—	—	—	—
Dreihof (Essingen-Offenbach)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dürkheim	—	—	—	—	—	—	—	—	16	37	61	35	30	6	55	6	66	69	152	37	10	2	33	39
Ebernburg	1	—	1	35	—	—	—	—	—	—	—	—	89	76	94	52	1	1	4	24	2	—	7	22
Edenkoben	—	—	—	—	—	—	—	—	20	38	55	46	13	13	22	6	213	352	297	39	13	2	31	39
Edesheim	—	—	1	19	—	—	—	—	2	2	2	3	—	3	6	25	227	285	214	47	3	1	9	23
Einöd	—	—	—	—	3	—	2	34	1	—	1	51	—	—	—	—	3	2	12	3	46	41	49	26
Eisenbach-Matzenbach	53	12	23	59	105	4	5	55	1	—	1	49	—	—	—	—	—	—	—	—	16	13	26	19
Enkenbach	3	3	5	45	—	—	—	—	1	5	9	23	10	79	57	7	—	—	—	—	3	8	24	58
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	24	—	—	—	—
Frankenstein	13	1	3	12	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5	10	53	15	3	9	49	21	1	33	23
Frankenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	132	281	187	38	12	—	14	18	35	56	171	36	32	8	139	22
Freinsheim	—	2	4	6	—	—	—	—	3	1	4	12	9	—	—	—	9	—	25	—	5	1	16	40
Germersheim	—	—	—	—	2	—	1	14	49	25	43	23	17	2	22	10	189	37	116	1	18	3	43	18
Glan-Münchweiler	155	106	69	35	337	29	23	57	—	—	—	—	29	2	32	30	2	2	8	56	21	7	59	14
Godramstein	—	—	2	22	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	28	15	20	14	7	4	—	9	28
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	9	80	11	—	—	—	—	5	—	10	21
Grünstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	10	12	30	45	30	105	40	9	—	30	21
Harzheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hassel	—	—	—	—	—	—	—	—	124	189	34	15	14	9	30	52	12	76	16	1	5616	583	1008	41
Haßloch	43	27	19	4	5	—	2	12	1	—	1	35	15	11	7	26	—	—	—	—	2	—	5	14
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	15	27	24	16	—	—	—	—	—	—	1	28	70	89	103	41
Heiligenstein	3	6	7	12	1	1	2	8	6	—	5	48	264	71	240	14	2	—	—	—	—	—	—	—
Hochspeyer	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	58	—	—	—	—	21	9	36	6	21	13	41	18
Hochstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	133	109	53	48	52	41	28	—	—	—	—
Hochstätten	57	14	55	58	8	—	6	8	1	1	12	24	24	5	30	56	2	—	8	48	961	967	1264	15
Homburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	417	309	89	7	8	3	18	20	2	—	3	42
Imsweiler	165	556	440	55	17	12	22	47	50	8	72	50	517	375	893	20	146	97	354	22	522	235	1191	48
Kaiserslautern	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17	2	—	3	30	10	13	21	59	—	—	—	—
Kapellen-Drusweiler																								

Digitized by Google

| | | |

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Schaidt.				Nach Schifferstadt.				Nach Schwarzenacker.				Nach Sembach.				Nach Siebeldingen.				Nach Speyer (Hauptbahnhof).			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.		Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.	
			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.			fl.	kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	30	3	100	20	211	17	75	15	—	—	—	—	—	—	—	—	256	208	1743	42
Albersweiler-St. Johann	6	3	6	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	4	213	83	23	23	41	36	92	55
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	19	15	38	—	—	—	—	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	24	33	8	56	30
Alsenz	—	—	—	—	2	—	2	59	1	—	2	30	26	31	43	46	—	—	—	—	15	30	306	33
Altenbamberg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	20	—	2	2	7	—	—	—	—	3	5	30	4
Altenglan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	18	210	—
Annweiler	13	2	11	35	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	19	567	486	207	19	112	66	237	37
Barbelroth-Oberhausen	7	7	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	13	9
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	16	—	—	—	—	21	2	39	20
Berghausen	5	1	3	45	39	39	28	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1765	335	241	36
Bergzabern	242	111	142	56	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	12	1	3	5	1	247	108	588	55
Bergbach	—	—	—	—	—	—	—	—	29	1	25	11	1	—	—	30	—	—	—	—	37	5	102	58
Bierbach	—	—	—	—	—	—	—	—	129	37	8	34	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	54
Blieskastel-Lautzkirchen	—	—	—	—	10	3	29	31	678	384	204	5	—	—	—	—	—	—	—	—	92	29	341	16
Bobenheim	—	—	—	—	1	5	5	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	31	162	36
Bockenheim-Kindenheim	—	—	—	—	1	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	17	119	25
Böhl-Iggelheim	5	1	10	18	683	541	172	39	1	—	5	51	—	—	—	—	1	1	2	3	734	2382	2205	25
Börrstadt	—	—	—	—	1	2	1	50	—	—	—	—	88	87	19	20	—	—	—	—	32	1	19	53
Bruchmühlbach	3	1	10	50	—	—	—	—	50	12	32	54	5	3	7	49	—	—	—	—	75	44	197	31
Deidesheim	—	3	5	38	5	28	28	19	—	—	—	—	1	3	5	18	—	—	—	—	212	310	568	2
Dielkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	38	1	5	5	22	—	—	—	—	39	8	83	17
Dreihof (Essingen-Offenbach)	3	5	1	58	2	1	5	24	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	2	5	469	315	796	16
Dürkheim	—	—	—	—	56	13	160	34	—	—	—	—	1	1	2	20	1	1	16	52	694	635	1829	33
Edenkoben	2	1	2	20	1	—	1	15	—	—	—	—	2	1	1	18	—	—	—	—	22	5	51	16
Edesheim	60	19	142	34	52	35	30	51	—	—	—	—	—	—	—	—	11	16	33	30	618	977	1603	1
Eisenbach-Matzenbach	29	15	28	25	18	5	15	51	—	—	—	—	1	—	—	18	24	19	19	29	219	290	598	32
Einöd	—	—	—	—	1	—	2	55	227	31	22	26	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	19	28
Enkenbach	1	—	1	19	1	5	10	52	3	2	5	44	538	164	91	37	—	—	—	—	6	—	12	17
Erpoltheim-Ungstein	—	—	—	—	—	1	5	46	—	—	—	—	—	1	1	38	—	—	—	—	54	11	130	55
Frankenstein	—	3	2	58	1	1	5	20	2	3	8	16	—	—	—	—	—	—	—	—	15	12	34	28
Frankenthal	10	4	25	2	184	222	261	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	27	92	39
Freinsheim	—	—	—	—	3	3	10	20	1	—	1	45	—	—	—	—	—	—	—	—	413	1476	2681	24
Germersheim	30	1	102	46	288	149	226	32	1	—	1	22	6	—	5	12	1	—	1	—	141	15	342	2
Glan-Münchweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	2	5	2	13	9	55	43	7998	8527	6682	50
Godramstein	2	5	6	34	—	—	—	—	—	—	—	45	3	—	—	—	3	5	12	23	43	18	130	16
Göllheim-Dreisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5	35	42	3	5	12	23	15	5	19	21
Grünstadt	—	—	—	—	30	21	59	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harzheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	15	26	18	17	4	16	15	46	—	—	—	—	405	195	840	58
Hassel	1	2	2	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	26	3	1	3	56	7	3	29	52
Haßloch	5	5	14	18	453	427	218	28	9	8	8	34	1	1	4	9	—	—	—	—	789	2016	1431	24
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	44	31	151	3
Heiligenstein	1	1	1	43	12	14	36	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1618	1272	534	12
Hochspeyer	3	21	11	1	10	3	19	13	1	5	16	10	264	226	138	51	—	2	2	—	94	51	189	20
Hochstadt	3	3	3	43	2	—	1	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	5	—	96	46	96	49
Hochstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	57	3	5	3	56	—	—	—	—	12	—	22	36
Homburg	—	1	2	57	36	2	17	56	809	335	201	58	1	—	1	3	—	—	—	—	181	35	705	10
Imsweiler	1	—	6	24	1	—	1	16	—	—	—	—	53	26	24	38	—	—	—	—	22	16	30	34
Kaiserslautern	14	18	30	47	102	104	291	50	18	50	108	—	336	304	359	26	10	3	16	2	382	772	3347	31
Kapellen-Drusweiler	14	7	5	44	2	—	2	18	—	—	—	—	1	—	1	8	—	—	—	—	10	6	26	11

Kapsweyer	207	238	57	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	11	43	55
Kindsbach	—	—	—	—	—	1	1	54	—	—	—	—	4	—	3	5	—	—	—	—	23	10	57	48
Kirchheim a. d. Eck	3	12	27	45	10	7	18	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	193	118	406	55
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	8	22	48	—	—	—	—	21	4	49	58
Knöringen	8	16	15	37	29	5	24	48	—	—	—	—	1	—	—	51	2	1	1	3	37	56	98	49
Königsbach	—	—	—	—	3	12	10	38	1	—	2	31	—	—	—	—	—	—	—	—	12	24	37	29
Kusel	—	—	—	—	1	1	4	24	1	13	21	37	—	—	—	—	—	—	—	—	94	31	380	52
Lambrecht	1	3	4	50	21	187	118	41	—	—	—	—	4	15	13	58	1	1	2	20	300	298	536	7
Landau, Hauptbahnhof	571	569	548	28	127	42	129	22	3	2	12	37	12	2	16	6	342	186	100	8	2620	1716	4312	57
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1940	978	544	44	5	1	5	25
Landstuhl	6	—	9	42	30	7	56	54	34	21	36	38	14	7	18	43	—	—	—	—	285	111	788	17
Langenkandel	325	246	191	21	10	9	34	28	—	—	—	—	—	1	2	6	13	13	20	28	233	106	501	5
Langmeil-Münchweiler	1	1	3	45	11	—	11	35	—	—	—	—	461	136	75	51	—	—	—	—	71	22	139	49
Lingenfeld	—	—	—	—	312	126	194	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3091	5562	2786	28
Ludwigshafen	42	36	132	21	3225	2745	1860	49	11	—	22	34	27	12	57	5	18	6	33	12	13155	9696	12045	16
Lustadt	15	28	35	45	23	4	19	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	209	309	328	29
Maikammer	26	19	34	39	47	51	63	8	—	—	—	—	5	2	6	8	1	16	11	44	325	509	872	49
Mannweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	43	9	11	13	4	—	—	—	—	31	8	73	11
Marnheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	44	47	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	128	65	106	48	16	6	31	31	2	—	4	52	1	—	1	35	1	3	4	49	63	40	139	13
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	28	—	—	—	—	1	—	1	26
Münster a. St.	1	—	2	12	1	—	1	47	—	—	—	—	21	4	21	36	—	—	—	—	30	3	81	13
Mußbach	6	8	21	7	23	27	34	23	1	—	2	27	—	—	—	—	2	2	4	33	145	195	344	18
Mutterstadt	2	4	9	30	709	321	121	20	—	—	—	—	1	1	1	38	—	—	—	—	1256	2188	1582	40
Neustadt	129	131	261	13	874	562	687	34	4	10	30	19	117	42	123	52	20	59	68	58	3398	4441	6563	21
Niedermohr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	15
Oggersheim	—	—	—	—	85	33	45	8	—	—	—	—	6	4	15	52	—	—	—	—	431	394	553	30
Ramstein	—	—	—	—	3	1	8	33	—	1	—	51	—	—	—	—	—	—	—	—	4	11	35	30
Rehweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	5	52	6
Rheingönheim	2	—	3	5	375	619	228	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	827	1570	1226	48
Rockenhausen	—	—	—	—	1	2	6	19	—	—	—	—	68	59	52	31	—	—	—	—	115	33	255	15
Rohrbach	452	761	395	2	11	17	31	19	—	—	—	—	—	—	—	—	34	27	25	30	201	176	460	34
St. Ingbert	1	—	2	36	2	5	25	35	1542	138	386	33	—	—	—	—	—	—	—	—	89	24	342	40
Schaidt	—	—	—	—	1	1	2	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	72	236	56
Schifferstadt	1	3	5	57	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	24	—	—	—	—	4698	11648	4655	49
Schwarzenacker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1	29	12
Sembach-Neuhemsbach	3	4	14	12	6	5	18	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	10	66	42
Siebeldingen-Birkweiler	—	1	—	53	—	1	1	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	44	16
Speyer, Bahnhof	37	18	74	6	5571	3619	2313	26	6	—	11	42	14	3	21	36	1	—	—	53	—	—	2109	20
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	2	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2623	2	181	3
Steinwenden	—	—	—	—	1	1	3	45	1	1	1	39	—	—	—	—	—	—	—	—	15	7	46	43
Theisbergstegen	3	—	6	24	1	5	14	41	—	5	6	48	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	24	10
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	38	22	48	32	—	—	—	—	11	4	14	44	2	1	3	27	118	204	375	48
Weidenthal	—	—	—	—	5	—	3	9	—	—	—	—	5	13	9	29	—	2	2	28	83	53	136	28
Weißenburg	1711	852	626	5	19	5	34	20	—	—	—	—	—	—	—	—	11	8	21	38	378	116	957	13
Westheim	5	6	15	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	40	14	10	12	31
Winden	610	491	210	42	5	1	8	19	—	—	—	—	—	1	1	54	9	3	6	27	155	67	278	57
Winnweiler	—	—	—	—	1	4	7	59	—	1	3	15	371	266	136	26	—	—	—	—	85	46	238	12
Wörth	64	40	51	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	34	122	37
Würzbach	1	—	2	27	—	—	—	—	101	67	52	27	—	—	—	—	—	—	—	—	25	8	80	48
Zeiskam	18	13	21	43	41	23	52	33	—	—	—	—	—	—	—	—	7	11	9	6	538	534	689	2
Zweibrücken	25	—	15	40	36	9	88	34	2916	2936	1440	34	29	11	61	6	1	2	12	8	573	137	1926	25
Hessischen Stationen	—	—	—	—	47	65	97	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1829	800	2735	24
Summa	4935	3941	3570	18	18795	10288	8351	—	6844	4179	2779	31	2676	1598	1606	13	3359	2051	1289	43	59154	62076	79765	20

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Speyer (Rheinstation).				Nach Steinwenden.				Nach Theisbergstegen.				Nach Wachenheim.				Nach Weidenthal.				Nach Weißenburg.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	419	95	309	36	14	61	78	20	5	14	53	26	22	24	57	11	74	17	339	44
Albersweiler-St. Johann					12	2	8	40	—	—	—	—	3	5	9	5	3	7	11	52	13	27	48	29
Albisheim a. d. Pfrimm																								
Albsheim a. d. Eis													19	21	23	4					1		1	37
Alsenz					12	—	1	53					4		1	52	10	3	13	49	30	1	73	50
Altenbamberg															1	26						1	3	16
Altenglan					135	160	126	37	487	38	51	24	5	4	25	23	12	2	18	17	1	1	26	32
Annweiler													20	2	13	8	8			58	76	48	143	33
Barbelroth-Oberhausen																					75	45	90	12
Bayerfeld-Cölln						1	2	1													3		5	57
Berghausen																					1		4	42
Bergzabern													15	4	25	20	2		2	14	898	328	751	29
Bexbach					3	3	3	51	2	1	3	20					2	2	6	20	2	1	3	58
Bierbach									1		1													
Blieskastel-Lautzkirchen					1	1	1	59					11		23	14	4	1	10	10	1		2	34
Bobenheim																	2		3	4				
Bockenheim-Kindenheim													15	19	36	59	2	3	8	10	2		3	20
Böhl-Iggelheim													11	1	12	48	2	2	2	38	14	16	44	20
Börrstadt																		1		53				
Bruchmühlbach					35	23	30	10	1	1	1	37					11	1	11	16	7	1	7	5
Deidesheim										1	2	12	1029	196	140	9	7	13	12	3	28	31	86	5
Dielkirchen																		2	2	24	5		1	44
Dreihof (Essingen-Offenbach)																					3		3	56
Dürkheim													1924	420	284	58	52	16	37	57	137	32	233	16
Ebernburg									1		1	54							1	9	1		9	6
Edenkaben													33	39	54	25	11	17	17	36	246	147	448	39
Edesheim									12		20	17	15	37	35	28	6	5	6	18	198	100	237	28
Einöd																								
Eisenbach-Matzenbach					231	111	89	10	96	8	8	49					2		2	10				
Enkenbach					1	1	1	58					18	21	39	15	57	17	17	24	10		14	33
Erpolzheim-Ungstein													10	14	23	12	3	3	5	33	2		2	24
Frankenstein					5	3	5	44					12	4	1	52	335	51	51		10	3	19	31
Frankenthal		2	3	20									10	25	55	18	7	5	20	26	15	10	220	50
Freinsheim													116	162	81	16	13	17	28	15	21	4	10	41
Germersheim				21					1		2	12	15	18	17	1		1	1	38	232	125	432	59
Glan-Münchweiler					956	359	272	42	167	241	84	43		1	2	15					3		5	36
Godramstein																					1	3	1	20
Göllheim-Dreisen																	22	1	19	5	1		1	52
Grünstadt													140	186	182	39					51	3	99	24
Harxheim-Zell																								
Hassel					5	1	7	24													1		1	14
Hasloch					1	1	3	18					33	31	36	35	24	12	38	24	43	12	65	54
Hauptstuhl					20	5	3	38									3		2	27				
Heiligenstein					5		3	45													5	1	3	25
Hochspeyer					3	3	7		2	3	5	36	9	7	14	16	303	259	149	56	30	6	53	33
Hochstadt																					12	13	22	57
Hochstätten													5		9	33					2		4	30
Homburg					108	72	134	17	7	3	3	18	1		2	31	14	13	38	53	34	3	105	58
Imsweiler					1		1	9									25	5	21	27	13	1	25	30
Kaiserslautern					228	343	249	11	72	51	31	14	109	51	194	38	663	790	726	21	244	37	521	42
Kapellen-Drusweiler													11	1	1	39					101	67	74	15

| | | |

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Vom	Nach Westheim.				Nach Winden.				Nach Winnweiler.				Nach Wörth.				Nach Würzbach.				Nach Zeiskam.			
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	Ertrag. kr.
Preußischen Stationen	—	—	—	—	—	—	—	—	201	175	312	21	—	—	—	—	347	58	131	45	10	13	30	40
Albersweiler-St. Johann	—	3	2	39	13	3	15	26	—	—	—	—	—	2	2	18	1	—	2	19	17	17	19	57
Albisheim a. d. Pfrimm	—	—	—	—	—	—	—	—	59	90	88	42	—	—	—	—	8	1	10	27	—	—	—	—
Albsheim a. d. Eis	—	—	—	—	—	—	3	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alsenz	—	—	—	—	10	—	26	15	243	235	268	18	—	—	—	—	1	—	1	51	—	13	13	44
Altenbamberg	—	—	—	—	4	—	4	59	35	32	61	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenglan	—	—	—	—	—	—	—	—	58	—	11	41	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	3
Annweiler	2	—	1	18	34	9	80	16	58	5	125	24	22	5	25	12	2	—	4	44	61	15	46	41
Barbelroth-Oberhausen	—	—	—	—	415	130	171	42	—	—	—	—	13	5	5	57	—	—	—	—	—	8	7	4
Bayerfeld-Cölln	—	—	—	—	6	—	6	48	47	99	87	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berghausen	1	—	—	20	1	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	19	6	2	8	19
Bergzabern	16	6	22	27	1625	1513	879	52	1	—	1	37	30	16	113	40	3	—	7	39	36	22	49	43
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	14	35	31	1	—	1	54
Bierbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	10	—	—	—	—	291	154	94	33	—	—	—	—
Blieskastel-Lautzkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	7	9	1	1	6	13	523	574	335	55	—	—	—	—
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	16
Backenheim-Kindenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1
Böhl-Iggelheim	—	—	—	—	12	4	32	34	1	1	7	17	1	1	1	9	1	1	4	41	3	5	9	3
Börrstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	381	966	543	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	—	—	—	—	1	7	20	50	1	—	1	5	—	—	—	—	17	29	68	54	2	—	19	33
Deidesheim	—	—	—	—	8	3	8	3	10	5	17	30	—	1	2	12	—	—	—	—	5	1	5	23
Dielkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	13	198	121	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	27
Dreihof (Essingen-Offenbach)	163	260	149	40	5	2	3	15	—	—	—	—	—	—	—	54	—	—	—	—	445	447	130	6
Dürkheim	1	2	3	56	36	8	61	25	24	17	6	49	1	1	3	1	—	—	—	—	13	30	50	57
Ebernburg	—	—	—	—	1	—	2	3	37	27	53	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	19	34	42	8	293	133	312	58	19	25	73	48	18	33	49	6	—	—	—	—	40	74	67	31
Edesheim	1	5	4	58	93	106	123	11	6	—	7	33	24	15	38	34	2	—	3	42	49	59	41	22
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	39	—	—	—	—	21	34	27	14	—	—	—	—
Eisenbach-Matzenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	5	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	282	445	242	29	2	—	2	56	2	—	2	30	1	—	13	17
Erpolzheim-Ungstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	—	—	—	—	1	2	15	24	17	16	40	48	1	—	1	16	9	1	14	32	5	2	8	13
Frankenthal	—	—	—	—	2	7	34	42	2	3	14	5	2	—	3	6	8	—	8	—	1	—	1	47
Freinsheim	—	—	—	—	5	5	15	33	—	—	—	—	2	—	2	38	—	—	—	—	4	—	5	18
Germersheim	3208	480	427	15	151	30	97	58	22	—	8	16	59	14	54	35	28	3	44	25	2087	892	808	30
Glan-Münchweiler	—	—	—	—	1	—	1	52	1	—	2	45	—	—	—	—	1	—	2	35	—	—	—	—
Godramstein	5	5	4	54	12	5	13	42	—	—	—	—	1	2	2	35	—	—	—	—	14	8	9	36
Göllheim-Dreisen	1	—	1	12	—	—	—	—	225	350	272	26	—	—	—	—	1	—	1	45	—	—	—	—
Grünstadt	1	—	1	12	22	8	49	25	17	19	25	27	3	1	7	15	—	—	—	—	4	2	9	44
Harxheim-Zell	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	34	—	—	—	—	197	103	35	32	1	—	2	22
Hassel	—	—	—	—	9	3	10	46	2	1	7	34	1	—	3	10	4	—	7	36	2	17	28	29
Haßlach	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	51	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	11	22
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	51	—	—	5	12	—	—	—	—	5	3	15	17
Heiligenstein	2	2	1	21	—	—	—	—	484	450	517	59	2	2	4	10	—	—	—	—	34	55	22	44
Hochspeyer	5	3	11	58	5	3	11	58	1	1	3	2	2	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstadt	16	109	52	18	19	30	26	56	28	14	26	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	34	17	76	59	3	—	3	51	447	224	290	17	8	2	13	36
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	1290	1348	554	55	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	56
Imsweiler	—	—	—	—	21	19	88	31	111	1227	2080	26	20	5	43	15	89	51	194	48	72	17	124	41
Kaiserslautern	6	2	13	36	258	187	95	19	—	—	—	—	10	9	10	34	—	—	—	—	5	4	7	7
Kapellen-Drusweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kapsweyer	—	—	—	—	47	26	19	47	—	—	—	—	9	2	6	2	—	—	—	—	1	1	2
Kindsbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	30
Kirchheim a. d. Eck	—	—	—	—	5	1	7	7	—	—	—	—	1	—	1	26	—	—	—	2	—	2	30
Kirchheimbolanden	—	—	—	—	1	1	4	23	65	45	66	53	1	1	4	58	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	1	—	—	27	36	32	32	4	—	1	1	38	8	25	27	36	—	—	—	18	8	9	40
Königsbach	—	—	—	—	—	1	1	9	—	—	—	—	—	1	1	30	9	—	23	46	—	1	1	3
Kusel	—	—	—	—	1	—	2	12	4	3	11	53	—	—	—	—	5	11	28	20	2	1	7	15
Lambrecht	5	8	8	56	28	11	33	54	42	61	99	36	1	—	—	57	3	4	14	1	19	4	17	40
Landau, Hauptbahnhof	747	446	463	—	3577	1252	1814	59	157	25	240	54	277	156	264	23	8	—	11	10	2945	1447	1168	35
Landau, Westbahnhof	—	—	—	—	8	1	3	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	18
Landstuhl	1	—	1	42	9	3	23	1	30	23	61	12	1	1	4	40	101	38	121	24	9	2	18	32
Langenkandel	21	8	22	19	1408	922	499	57	6	3	22	12	1172	1849	662	4	—	—	—	—	57	17	47	49
Langmeil-Münchweiler	—	—	—	—	82	2	71	42	1217	365	149	33	—	—	—	—	4	—	7	54	—	—	—	—
Lingenfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	10	23	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	2	34
Ludwigshafen	15	7	21	1	46	31	139	—	150	66	459	9	113	23	220	25	6	1	13	19	156	82	258	45
Lustadt	517	357	104	52	7	19	18	34	5	2	12	17	—	1	1	3	—	—	—	—	1000	158	100	8
Maikammer	7	8	12	4	41	139	133	2	11	2	14	39	13	10	21	39	2	1	7	48	28	19	27	8
Mannweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	43	79	39	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marnheim	—	—	—	—	—	—	—	—	255	246	296	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maximiliansau	12	1	13	2	620	178	298	4	4	1	12	—	999	178	127	11	—	—	—	—	—	—	—	—
Morschheim	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	96	7	81	37
Münster a. St.	—	—	—	—	11	5	60	14	197	121	295	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mußbach	—	1	1	12	3	9	13	12	2	1	2	58	4	2	8	22	1	—	2	27	—	—	—	—
Mutterstadt	—	—	—	—	5	13	25	54	8	4	22	32	2	—	2	38	—	—	—	—	16	13	29	10
Neustadt	59	13	57	16	908	264	1089	41	254	100	386	8	87	54	156	8	27	5	64	12	251	76	217	44
Niedermohr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	10	42	—	—	—	—
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	12	23
Ramstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4	18	—	—	—	—
Rehweiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	1	1	27	—	2	3	28	5	—	8	51	14	9	89	1	—	—	—	—	—	3	3	37
Rockenhausen	—	—	—	—	4	1	11	1	627	938	457	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	27	19	27	38	901	447	184	30	3	—	3	43	104	108	102	9	—	—	—	—	93	66	75	23
St. Ingbert	—	—	—	—	1	—	3	51	17	1	33	21	—	—	—	—	28130	2095	2768	14	1	—	2	26
Schaidt	—	—	—	—	695	330	186	43	—	—	—	—	68	39	52	31	—	—	—	—	9	8	12	19
Schifferstadt	—	—	—	—	8	2	13	20	3	—	3	27	—	—	—	—	—	—	—	—	26	32	56	38
Schwaegenacker	1	—	2	12	—	—	—	—	2	—	4	20	—	—	—	—	113	95	68	28	—	—	—	—
Sembach-Neuhemsbach	—	—	—	—	4	3	10	28	254	377	143	27	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	7
Siebeldingen-Birkweiler	4	2	4	10	6	2	4	4	1	—	1	19	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	6	14
Speyer, Bahnhof	27	21	24	51	57	32	134	46	66	31	189	40	38	5	60	27	23	—	50	33	257	260	336	8
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinwenden	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	4	41	—	—	—	—	2	1	3	2	—	—	—	—
Theisbergstegen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wachenheim-Forst	—	—	—	—	11	8	21	30	1	—	—	57	—	—	—	—	1	—	1	58	1	—	—	45
Weidenthal	1	—	1	—	1	1	2	18	12	8	13	32	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	7	12
Weißenburg	14	2	12	55	1212	423	764	30	8	1	15	20	194	71	181	53	—	—	—	—	157	30	156	—
Westheim	—	—	—	—	10	9	14	3	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—	—	—	928	523	299	17
Winden	18	9	19	35	—	—	—	—	3	—	6	9	286	154	150	51	—	—	—	—	42	57	60	14
Winnweiler	—	—	—	—	7	1	19	26	—	—	—	—	4	—	6	36	—	—	—	—	—	—	—	—
Wörth	—	—	—	—	263	118	122	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	15	32	3
Würzbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeiskam	764	817	312	41	33	32	39	2	2	—	2	46	20	7	11	15	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	—	—	—	—	43	2	91	1	72	15	150	3	12	—	13	24	989	351	393	21	24	3	60	10
Hessischen Stationen	—	—	—	—	56	29	191	40	135	111	162	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	5740	2624	1840	22	13187	6601	8122	31	8781	8440	9146	34	3726	2887	2549	42	32208	3859	4928	24	9234	4549	4735	19

Digitized by Google

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Fortsetzung.)

Von	Nach Zweibrücken.				Nach Hess. Stationen.				Summa der Personen-Frequenz.				Neben- und andere Erträgnisse.		Summa der Einnahmen.	
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	kr.	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag. fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Preußischen Stationen	3822	3006	4029	25	130	56	602	10	70858	31494	57863	53	428034	18	485898	11
Albersweiler-St. Johann	13	2	39	51	4	21	61	28	3045	5693	3081	22	1952	39	5034	1
Albisheim a. d. Pfremm	37	12	95	18	1721	2601	518	15	4335	4986	2588	50	4224	27	6813	17
Albsheim a. d. Eis	17	1	36	30	1187	653	387	35	6541	3857	2094	0	5121	5	7515	17
Alsenz	159	39	467	14	122	11	268	40	6930	9507	9837	0	5735	14	15072	23
Altenbamberg	7	1	17	29	—	—	—	—	3552	2159	1598	33	83	14	1682	17
Allenglan	145	57	256	12	5	5	27	35	8740	4914	5765	19	8880	29	14595	48
Annweiler	27	7	82	18	56	25	190	38	5917	6315	5564	38	3291	42	8856	20
Baebelroth-Oberhausen	3	—	8	23	—	—	—	—	2263	2620	1229	19	2315	26	3544	45
Bayerfeld-Gölln	19	17	71	16	—	—	—	—	2513	2571	2000	2	1151	—	3160	2
Berghausen	4	—	9	40	—	—	—	—	3045	1256	1090	35	2718	43	3818	18
Bergzabern	77	17	217	5	—	—	—	—	10014	6673	9638	27	10329	41	19968	8
Berbach	515	1518	1048	19	—	—	—	—	42694	27324	8207	53	2926	36	11134	29
Bierbach	152	155	81	20	—	—	—	—	4708	2259	1689	39	110	17	1799	56
Blieskastel-Lautzkirchen	3186	5539	3409	20	19	35	200	59	27390	12976	13722	27	8713	45	22436	12
Bobenheim	9	3	31	11	3633	3010	427	11	6387	9205	9637	38	3365	4	7002	42
Bockenheim-Kindenheim	8	1	11	28	2707	3096	355	45	5641	8770	2772	11	2445	27	5218	8
Böhl-Iggelheim	29	6	56	25	26	39	57	41	5355	10968	9132	33	4588	46	13721	19
Börrstadt	37	7	77	33	882	822	689	39	4469	5300	4094	36	1856	43	5951	19
Bruchmühlbach	637	1604	1446	12	3	2	19	—	14110	9800	10900	—	5606	1	16506	1
Deidesheim	58	9	151	56	256	124	271	11	9671	14043	10342	31	10152	34	20495	5
Dielkirchen	61	7	195	10	—	—	—	—	3164	3025	3360	19	767	16	4127	35
Dreihof (Essingen-Offenbach)	445	447	130	6	—	—	—	—	8377	3509	2337	13	3972	2	6309	15
Dürkheim	282	64	785	39	3589	1177	2315	26	26521	23376	27186	59	25554	20	52691	19
Ebernburg	6	—	10	12	—	—	—	—	2761	1568	4253	14	2010	2	6263	16
Edenkoben	137	52	411	58	554	221	1301	46	17101	24080	22075	15	17314	20	39389	35
Edesheim	38	5	65	15	37	50	154	23	9872	12050	8605	46	6128	32	15034	18
Einöd	2489	708	347	57	—	—	—	—	3624	1207	1074	54	568	8	1638	2
Eisenbach-Matzenbach	27	27	55	16	—	—	—	—	2088	951	1187	30	820	15	1958	15
Enkenbach	129	27	192	3	25	29	45	32	6615	5990	6457	32	8917	51	15375	23
Erpolzheim-Ungstein	11	5	36	6	175	178	145	36	2553	3717	1655	50	177	31	1833	21
Frankenstein	112	27	188	54	—	—	—	—	4772	4544	4974	54	1914	24	6889	18
Frankenthal	212	74	850	19	12766	9006	5174	43	37399	65351	42239	41	58590	52	100830	33
Freinsheim	48	20	154	59	742	754	571	17	7280	11693	7798	11	8859	30	16657	41
Germersheim	154	24	353	4	1015	135	979	45	31821	19546	24316	15	33833	30	58149	45
Glan-Münchweiler	89	30	183	6	1	—	2	3	6312	3540	4910	58	3791	47	8702	45
Godramstein	6	—	17	6	2	3	9	59	1996	1374	928	58	4240	19	5169	17
Göllheim-Dreisen	122	32	277	20	1500	1566	952	25	6741	6408	5811	23	4571	55	10383	18
Grünstadt	92	17	263	3	8382	6424	2558	49	25741	17406	11603	47	15705	23	30309	10
Harxheim-Zell	31	6	93	55	3846	3609	346	16	5592	4971	1624	32	2777	7	4401	39
Hassel	338	880	509	38	—	—	—	—	6911	2880	2357	16	405	27	2762	43
Hasloch	99	25	218	16	112	113	216	10	8812	16424	13794	9	10194	54	23989	3
Hauptstuhl	165	435	453	32	—	—	—	—	6297	4467	3574	2	310	12	3884	14
Heiligenstein	4	—	6	15	—	—	—	—	3372	2513	1640	5	229	51	1869	56
Hochspeyer	118	31	194	16	26	35	61	31	10015	11089	11717	32	2717	45	14435	17
Hochstadt	1	—	—	57	—	—	—	—	1860	4353	2179	19	1285	54	3465	13
Hochstätten	45	8	107	25	—	—	—	—	3045	2931	1953	40	1306	36	3260	16
Homburg	9557	15596	9081	50	69	69	438	55	43985	35423	30006	16	14140	34	44145	50
Jenswetter	89	20	106	7	—	—	—	—	5083	3864	4348	5	2593	37	6941	42
Kaiserslautern	3917	2260	8955	41	1343	717	4317	17	55372	39488	91820	11	120052	2	211872	13
Kapellen-Drusweiler	5	—	9	14	—	—	—	—	1584	741	816	28	42	—	858	28

Kapsweyer	2	—	4	52	—	—	—	—	1514	1441	918	12	1130	35	2038	47
Kirnsbach	33	52	90	34	—	—	—	—	4140	1802	2436	45	57	39	2494	24
Kirchheim a. d. Eck	96	6	98	3	811	988	490	24	7135	9025	5823	30	9656	17	15479	47
Kirchheimbolanden	79	12	198	8	5812	3788	1467	4	10477	6581	4869	59	3570	42	8440	41
Knöringen	54	5	91	58	12	20	43	46	7181	10758	6988	5	4063	5	11051	10
Königsbach	1	4	12	3	4	3	8	34	963	815	679	26	175	2	854	28
Kusel	225	103	516	6	19	44	240	21	11567	5036	9043	31	14580	49	23624	20
Lambrecht	118	60	330	4	98	72	232	15	12969	21086	15315	46	26633	50	41949	36
Landau, Hauptbahnhof	392	126	1206	31	1466	461	3677	58	64261	41697	59071	90	51122	18	110193	38
Landau, Westbahnhof	1	—	3	11	—	—	—	—	6343	4428	2722	42	77	58	2800	40
Landstuhl	1454	1358	3009	51	138	60	364	17	32864	21146	27786	38	12772	19	40558	57
Langenkandel	72	12	161	43	27	20	102	38	10133	8969	9276	51	16148	31	25425	22
Langmeil-Münchweiler	55	12	104	35	1179	1101	1295	20	9999	6801	7956	48	3703	40	11660	28
Lingenfeld	17	—	22	59	—	—	—	—	7536	8128	5490	29	5121	6	10611	35
Ludwigshafen	820	274	3063	26	29902	27235	28902	13	126867	98484	154786	38	336789	11	491525	49
Lustadt	15	1	24	23	—	—	—	—	5510	7597	5416	21	4920	17	10336	38
Maikammer	47	3	93	50	7	21	40	35	8982	14661	9196	—	9907	—	19103	—
Mannweiler	32	10	82	48	—	—	—	—	2472	2170	2083	20	1845	15	3928	35
Marnheim	172	17	347	22	2323	2025	1046	21	10141	6656	6286	51	1326	42	7613	33
Maximiliansau	28	4	72	14	5	10	45	48	6068	3672	9638	27	55926	7	65564	34
Morschheim	5	2	15	28	757	818	97	37	1581	1308	409	26	148	32	557	58
Münster a. St.	83	6	192	19	—	—	—	—	6851	2449	6200	44	5778	37	11979	21
Mußbach	25	2	46	12	40	21	45	2	7052	5433	4354	48	7328	7	11682	55
Mutterstadt	69	58	228	35	58	80	94	50	7066	11498	8251	59	16325	1	24577	—
Neustadt	1489	402	4008	53	3366	2261	7641	30	91178	73416	107626	17	61106	48	168733	5
Niedermohr	17	15	33	58	—	—	—	—	1829	1170	1024	33	720	45	1745	18
Oggersheim	88	21	166	57	1056	1364	823	23	17781	31639	12379	56	23988	4	36368	—
Ramstein	83	34	99	2	—	—	—	—	6010	2048	2525	29	2579	15	5104	44
Rehweiler	7	5	16	1	—	—	—	—	2241	1094	1024	26	177	50	1202	16
Rheingönheim	69	27	218	30	29	64	62	25	6392	9743	5827	57	6350	38	12178	35
Rockenhausen	110	17	208	57	42	58	70	38	7850	6004	7520	28	7522	37	15043	5
Rohrbach	75	8	127	5	32	53	111	43	12504	15096	14477	40	17147	52	31625	32
St. Ingbert	2828	4143	4768	52	35	48	398	—	54485	12891	19232	1	46678	38	65910	39
Schaidt	33	2	53	24	—	—	—	—	5153	5248	4613	43	3282	52	7896	35
Schifferstadt	55	21	168	22	138	86	164	54	13781	25860	17298	8	6670	5	23968	8
Schwarzenacker	3058	5301	1516	7	—	—	—	—	7122	7262	3376	—	1969	52	5345	52
Sembach-Neuhemsbach	44	1	77	39	—	—	—	—	2547	2388	2236	52	960	15	3197	7
Siebeldingen-Birkweiler	6	1	25	41	—	—	—	—	2777	2838	1627	20	791	9	2418	29
Speyer, Bahnhof	484	135	1641	46	2280	912	3511	7	50652	38964	61870	7	64275	2	125645	9
Speyer, Rheinstation	—	—	—	—	—	—	—	—	2674	22	220	44	3	80	224	24
Steinwenden	94	35	107	33	—	—	—	—	4814	2668	2778	16	1370	9	4148	25
Theisbergstegen	39	14	57	20	—	—	—	—	3086	1204	1313	34	611	16	1924	50
Wachenheim-Forst	35	30	168	38	159	103	158	50	5182	6971	6135	55	5286	44	11422	39
Weidenthal	37	7	81	46	—	—	—	—	3356	5510	4477	11	1641	21	8118	32
Weißenburg	78	30	309	59	2123	175	3396	58	16018	5817	18852	34	28969	18	47821	52
Westheim	8	5	23	21	—	—	—	—	5310	3752	2335	51	2049	54	4385	45
Winden	60	4	121	42	85	44	281	13	13537	10324	10714	9	3778	8	14492	17
Wintweiler	68	16	140	8	324	393	495	21	9154	8540	9824	45	5858	50	15683	35
Wörth	17	—	18	39	—	—	—	—	3465	3823	3198	34	6326	55	9525	29
Würzbach	659	2507	1535	4	—	—	—	—	31334	7994	8191	18	2726	16	11217	29
Zeiskam	38	2	83	18	—	—	—	—	7748	11191	8720	37	9942	46	18663	23
Zweibrücken	—	—	—	—	512	277	2656	19	38310	23678	45421	53	54755	28	100177	21
Hessischen Stationen	484	435	1860	22	—	—	—	—	71998	65847	69075	10	303157	17	372232	17
Summa	41594	48417	64445	59	97970	78222	81676	19	1470428	1215792	1334605	17	2127688	13	3462293	30

Digitized by Google

Uebersicht der Personen-Frequenz und Einnahme nach Abgangs- und Ankunftsstationen im Jahre 1874.

(Schluß.)

	Summa der Personen-Frequenz.				Neben- und andere Erträgnisse.		Summa der Einnahmen.	
	Einfache Billete.	Retour-Billete.	Ertrag.					
			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag . .	1470428	1215792	1334605	17	2127688	13	3462293	30
Rücktour der Retourbillete	—	1215792	—	—	—	—	—	—
Baden-Pfalz-Saarbrücker-Verkehr	131114	109354	123264	8	992538	34	1115802	42
Süddeutscher Verbandsverkehr	—	—	—	—	620975	41	620975	41
Rheinischer Verbandsverkehr	41616	23104	59740	28	335001	20	394741	48
Holländischer Verkehr	—	—	—	—	34952	25	34952	25
Belgisch-Rheinischer Verkehr	—	—	—	—	81603	1	81603	1
Belgischer Verkehr via Conz	—	—	—	—	13300	13	13300	13
Sächsischer Verkehr	—	—	—	—	7898	18	7898	18
Nordwestdeutscher Verbandsverkehr	—	—	—	—	200012	15	200012	15
Mitteldeutscher Verkehr	—	—	—	—	74351	15	74351	15
Main-Neckar-Verkehr	—	—	—	—	24864	32	24864	32
Südwestdeutscher Verbandsverkehr	44997	15978	97819	53	558335	48	656155	41
Schweizer Verkehr via Weißenburg	—	—	—	—	7102	14	7102	14
Nassau-Taunus-Verkehr	—	—	—	—	17615	28	17615	28
Italienischer Verkehr	—	—	—	—	1670	56	1670	56
Summa . .	1688155	2580020	1615429	46	5097910	13	6713339	59

№ 41.

Uebersicht

der

durch die Locomotiven zurückgelegten Wegmeilen, sowie deren Verbrauch an Holz, Kohlen, Maschinen-Oel und Talg

im Ganzen und per Meile

im Jahre 1874.

№ der Locomotiven.	Namen der Locomotiven.	Zurückgelegte Wegmeilen.	Verbrauchtes Material im Ganzen				Verbrauch per Meile			
			an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.	an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.
			Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.	Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.
1	Haardt	3062,52	11,00	285000	202½	32½	0,004	93,06	0,066	0,011
2	Vogesus	6319,28	19,90	512700	228	103½	0,003	81,13	0,036	0,016
3	Denis	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Alwens	5786,82	20,80	431900	277	21½	0,004	74,64	0,048	0,004
5	Hummel	3802,22	20,70	372500	199	20½	0,005	97,97	0,052	0,005
6	Rhein	5545,82	18,80	555000	248	28½	0,003	100,08	0,045	0,005
7	Lauter	5349,60	23,00	505500	245½	33½	0,004	94,49	0,046	0,006
8	Queich	4603,56	18,00	488700	232	61	0,004	106,16	0,050	0,013
9	Ludwigshafen	4679,67	17,20	446000	373	49	0,004	95,31	0,079	0,010
10	Kaiserslautern	2740,50	18,60	242500	164	20	0,007	88,49	0,059	0,008
11	Speyer	2689,25	14,40	280500	291	28	0,005	104,30	0,108	0,010
12	Neustadt	300,94	1,10	33500	23	3	0,004	111,31	0,076	0,009
13	Homburg	3188,10	18,90	378500	394	111½	0,006	118,72	0,124	0,035
14	Zweibrücken	4128,36	27,80	489100	470½	59½	0,007	118,48	0,114	0,014
15	Dürkheim	3395,35	17,30	450100	401	58	0,005	132,56	0,118	0,017
16	Berbach	3377,14	19,80	423000	397	22	0,006	125,25	0,118	0,007
17	Donnersberg	3274,00	20,30	361500	250	23	0,006	110,42	0,076	0,007
18	Pomona	2536,89	17,90	248000	216	16	0,007	97,76	0,085	0,006
19	Bachus	5765,88	25,40	708300	437	28	0,004	122,84	0,076	0,005
20	Ceres	295,53	0,80	31000	28	11	0,003	104,89	0,095	0,037
21	König Ludwig	5066,06	16,90	521000	292½	66	0,003	102,84	0,057	0,013
22	Diemerstein	5157,69	21,90	623000	505½	48	0,004	120,79	0,098	0,009
23	Hardenburg	4655,64	19,90	558500	417	36	0,004	119,96	0,089	0,008
24	Grünstadt	6126,74	23,70	687700	464	53	0,004	112,24	0,076	0,009
25	Frankenthal	225,93	0,50	29500	16	2	0,002	130,57	0,071	0,009
26	König Max	112,32	0,40	14500	5	3½	0,004	129,09	0,045	0,031
27	Hohe	4818,95	21,70	529500	332	91½	0,005	109,88	0,069	0,019
28	Die Pfalz	6387,40	27,20	731500	388½	103½	0,004	114,52	0,061	0,016
29	Königin Marie	7250,98	30,40	714500	272½	102	0,004	98,54	0,037	0,014
30	Landau	4928,21	17,50	685500	510	38	0,004	139,10	0,104	0,008
31	Dahn	4171,90	22,70	774000	481	38	0,005	185,53	0,115	0,009
32	Germersheim	4608,62	22,70	705500	538	26	0,005	153,08	0,117	0,006
33	Bergzabern	5076,88	23,80	560500	412	27	0,005	110,40	0,081	0,005
34	Gleisweiler	3045,58	16,20	475000	329	39	0,005	155,96	0,108	0,013
35	Kandel	4913,40	25,20	785500	679	46	0,005	159,87	0,138	0,009
	Zu übertragen	137387,73	622,40	15639000	10718½	1449½				

Digitized by Google

№ der Locomotiven.	Namen der Locomotiven.	Zurückgelegte Wegmeilen.	Verbrauchtes Material im Ganzen				Verbrauch per Meile			
			an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.	an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg
			Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.	Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.
	Uebertrag . .	137387,73	622,40	15639000	10718½	1449½				
36	Ludwigshöhe	5532,22	29,50	668500	421	74½	0,005	120,84	0,076	0,013
37	Madenburg	2172,76	12,60	300000	248	15	0,006	138,07	0,114	0,007
38	Maxburg	5469,33	22,90	550000	489	43½	0,004	100,56	0,089	0,008
39	Trifels	5469,59	25,40	584000	505½	38	0,005	106,77	0,092	0,007
40	Kalmit	6607,26	28,50	714600	424	22	0,004	108,15	0,064	0,003
41	Drachenfels	5602,86	23,20	622000	336	83	0,004	111,01	0,060	0,015
42	Scharfeneck	5213,31	28,00	849500	731	55	0,005	162,95	0,140	0,015
43	Falkenstein	5106,55	25,20	781000	764	43	0,005	152,94	0,149	0,008
44	Landeck	4368,20	21,80	581000	557	32	0,005	133,01	0,128	0,008
45	Hoheneck	4909,20	21,50	727000	546	30	0,004	148,09	0,111	0,006
46	v. d. Pfordten	5683,19	26,10	631500	502	48	0,005	111,12	0,088	0,008
47	Mahla	5976,19	27,00	710500	640	46	0,005	118,89	0,107	0,008
48	Sickingen	6618,80	25,90	649500	448	55½	0,004	98,13	0,068	0,008
49	E. v. Wrede	6331,47	25,70	697500	316½	150	0,004	110,16	0,049	0,024
50	Landstuhl	4757,12	24,40	818500	577	47	0,005	172,08	0,121	0,009
51	Alsenz	4478,32	19,80	656000	553	48	0,004	146,48	0,123	0,011
52	Kusel	5303,17	26,50	844000	650	44	0,005	159,15	0,122	0,008
53	Glan	3910,16	19,60	605500	529	36	0,005	154,85	0,135	0,009
54	Blies	4260,17	22,50	658000	563	27	0,005	154,45	0,132	0,006
55	St. Ingbert	4114,73	19,70	504500	323	29½	0,005	122,61	0,078	0,007
56	Deidesheim	5170,55	26,40	779500	753	72	0,005	150,76	0,146	0,014
57	Wachenheim	4575,18	21,70	674000	415	29	0,005	147,32	0,091	0,006
58	Maxau	5285,38	18,50	747000	604	50	0,004	141,33	0,114	0,009
59	Weidenthal	4156,43	22,40	671200	586½	33	0,005	161,48	0,141	0,008
60	Pölnitz	7216,04	32,70	838500	486	113½	0,005	116,19	0,067	0,016
61	A. v. Jaeger	7202,80	34,60	767700	588	89	0,005	106,58	0,081	0,012
62	Limburg	4912,56	23,40	546500	568	51	0,005	111,25	0,116	0,014
63	Ebernburg	6654,68	29,10	719500	610	42	0,004	108,13	0,092	0,006
64	Forst	4763,94	22,90	755000	411	37	0,005	158,48	0,086	0,008
65	Haßloch	4599,30	24,00	702000	515	36	0,005	152,63	0,112	0,008
66	Potzberg	5078,98	19,50	774500	566	50	0,004	152,49	0,111	0,009
67	Remigiusberg	5170,65	21,40	598000	391	34	0,004	115,65	0,076	0,007
68	Altenglan	5100,63	24,70	763500	623½	36	0,005	149,69	0,122	0,007
69	Quirnbach	5256,62	21,80	759500	447	36½	0,004	144,49	0,085	0,007
70	Oreusberg	6480,00	27,50	617900	331	483	0,004	95,36	0,051	0,075
71	Rehberg	4902,36	22,60	532900	448½	348½	0,005	108,70	0,091	0,071
72	Leiningen	6584,00	28,00	664600	486	332½	0,004	100,94	0,074	0,050
73	Ruppertsberg	6502,30	27,70	645500	433½	388½	0,004	99,27	0,067	0,059
74	Hochspeyer	3166,26	31,00	723000	326½	52	0,009	228,34	0,103	0,016
75	Lambrecht	3822,84	39,50	908500	502½	62½	0,010	237,65	0,131	0,017
76	Blieskastel	4148,46	28,10	653800	422	130½	0,007	157,60	0,102	0,031
77	Oggersheim	3232,95	28,00	646000	406	150	0,008	199,82	0,126	0,046
78	Edenkoben	4395,06	28,70	748700	445	123½	0,006	170,35	0,101	0,027
79	Königsbach	3926,32	24,70	612700	371	107	0,006	156,05	0,095	0,027
80	Frankenstein	4819,09	25,90	860500	791	47	0,005	178,56	0,164	0,010
	Zu übertragen . .	366395,71	1753,00	46502600	33368½	5350½				

№ der Locomotiven.	Namen der Locomotiven.	Zurückgelegte Wegmeilen.	Verbrauchtes Material im Ganzen				Verbrauch per Meile			
			an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.	an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.
			Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.	Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.
	Uebertrag . .	366395,71	1753,00	46502600	33368½	5350½				
81	Bruchmühlbach	4316,65	24,30	799500	592	71	0,005	185,22	0,137	0,016
82	Rockenhausen	4712,99	25,80	914000	660	64	0,005	193,93	0,140	0,014
83	Winnweiler	4408,10	25,00	843000	561	75	0,006	191,24	0,128	0,017
84	Mutterstadt	4510,66	25,00	878500	497	70	0,006	194,76	0,110	0,015
85	Maikammer	4366,13	24,60	810500	501	64	0,005	185,63	0,115	0,015
86	Edesheim	4646,78	24,00	864000	617½	59	0,005	185,94	0,133	0,013
87	Ungstein	4610,17	26,00	861500	488½	76	0,006	186,87	0,106	0,016
88	Kirkel	6401,62	28,60	763700	528	110	0,004	119,29	0,082	0,017
89	Spangenberg	6104,60	29,40	710800	544	126½	0,005	116,44	0,089	0,021
90	Erfenstein	6516,76	30,40	822100	610½	93	0,005	126,15	0,094	0,014
91	Stahlberg	6836,13	25,40	684000	867	73	0,004	100,06	0,127	0,014
92	Weinbiet	6730,55	25,20	664500	848	72	0,004	98,73	0,126	0,011
93	Lindelbrunn	6941,63	25,80	681500	635	70	0,004	98,18	0,092	0,010
94	Berwartstein	6056,75	23,40	623500	709	72	0,004	102,94	0,117	0,012
95	Montfort	6257,39	23,30	630000	673	39	0,004	100,68	0,108	0,006
96	Winden	4651,15	26,50	938500	591	51½	0,006	201,78	0,127	0,011
97	Kirchheimbolanden	4446,65	24,60	825500	558	57	0,006	185,65	0,125	0,013
98	Marnheim	4476,82	23,40	880000	560½	54	0,005	196,57	0,125	0,012
99	Zell	4300,83	25,20	890000	629½	51	0,006	206,94	0,146	0,012
100	Enkenbach	4257,70	23,20	864000	515	78	0,005	202,93	0,121	0,018
101	Göllheim	4541,30	26,50	901000	652	60	0,006	198,40	0,144	0,013
102	Obermoschel	4565,94	27,00	956000	763	50	0,006	209,38	0,167	0,011
103	Otterberg	4676,41	25,60	913000	543	70	0,005	195,24	0,116	0,015
104	Monsheim	4462,46	25,60	882000	485	40½	0,006	197,65	0,109	0,009
105	Freinsheim	4815,92	28,80	937500	524	65½	0,006	194,67	0,109	0,014
106	Teufelstein	4303,96	23,70	841500	614	69	0,005	195,52	0,143	0,016
107	Dannenfels	4727,58	25,90	899600	541	57	0,005	190,29	0,114	0,012
108	Carlsberg	4646,72	25,90	926500	522	72	0,006	199,39	0,112	0,015
109	Rietburg	4697,16	27,80	928000	719	72½	0,006	197,57	0,153	0,015
110	Winzingen	4949,67	26,30	1017500	628½	56	0,005	205,57	0,127	0,011
111	Narrenberg	4883,49	28,60	990700	680	45	0,006	202,87	0,139	0,009
112	Altenbamberg	4551,59	27,40	931500	592	88	0,006	204,65	0,130	0,019
113	Disibodenberg	4572,36	26,80	916500	630	72	0,006	200,44	0,138	0,016
114	Rupertseck	4722,38	29,80	962500	834	77	0,006	203,82	0,177	0,016
115	Wolfsburg	4713,40	25,40	1005000	734	60	0,005	213,22	0,156	0,013
116	Wildenstein	4804,71	28,00	1060000	633	55	0,006	220,62	0,132	0,011
117	Krobsburg	4720,69	26,90	1007000	681	71	0,006	213,32	0,144	0,015
118	Peterskopf	7112,54	30,20	907100	431½	237	0,004	127,53	0,061	0,033
119	Ifenach	6249,63	28,20	757000	644½	187½	0,005	121,13	0,103	0,030
120	Anebos	6902,37	27,90	809500	585½	56	0,004	117,28	0,085	0,008
121	Moschel-Landsberg	6940,71	27,40	775700	415	201½	0,004	111,76	0,060	0,029
122	Altendahn	7054,95	33,30	890700	699	209	0,005	126,25	0,099	0,029
123	Grafendahn	6938,54	31,60	831300	600½	201	0,005	119,81	0,086	0,029
124	Wegelnburg	4944,78	21,60	544500	809½	114	0,004	110,12	0,164	0,023
125	Rosenthal	4866,89	21,10	565800	620½	63½	0,004	116,25	0,128	0,013
	Zu übertragen . .	602311,92	2939,40	84609100	61135½	9126½				

Digitized by Google

№ der Locomotiven.	Namen der Locomotiven.	Zurückgelegte Wegmeilen.	Verbrauchtes Material im Ganzen: an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel.	an Talg.	Verbrauch per Meile: an Holz.	an Kohlen.	an Maschinen-Oel	an Talg.
			Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.	Kubikmeter.	Pfund.	Kilogramm.	Kilogramm.
	Zu übertragen . .	602311,92	2939,40	84609100	61135½	9126½				
126	Rothenfels	4706,35	20,80	585500	669½	49	0,004	124,41	0,142	0,010
127	Rheingrafenstein	4572,33	20,60	526000	654½	58	0,005	115,04	0,143	0,013
128	Imgfernsprung	3951,01	17,50	470000	537	77	0,004	118,96	0,136	0,019
129	Randeck	3781,80	17,90	457000	451	108½	0,005	120,84	0,119	0,029
	Brückenmaschine IV	541,78	4,90	46900	42	4				
	„ VI	6,48	0,20	900	4	—				
	„ VII . . .	178,30	1,20	10800	9	1				
	Summa . .	620049,97	3022,50	86706200	63502½	9424				
	Von vorstehenden Meilen wurden zurückgelegt:									
	1. durch Personenzug-Maschinen . .	259422,61	1105,00	28362800	22037	3756	0,004	109,33	0,085	0,014
	2. durch Güter- und Kohlenzug-Maschinen	360627,36	1917,50	58343400	41465½	5668	0,005	161,78	0,115	0,016
	Hierunter befinden sich:									
	a) Leere Fahrten:									
	durch Personenzug-Maschinen . .	1021,50								
	durch Güter- und Kohlenzug-Maschinen	1617,26								
	b) Bahnhof- und Rangirdienst:									
	durch Personenzug-Maschinen . .	9341,00								
	durch Güter- und Kohlenzug-Maschinen	88161,00								
	c) Material-Fahrten:									
	durch Personenzug-Maschinen . .	12,00								
	durch Güter- und Kohlenzug-Maschinen	2950,00								

Digitized by Google

Digitized by Google